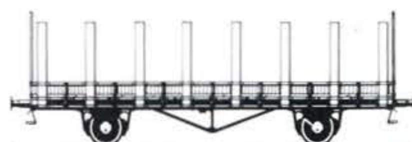
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN Jahrgang 24





JULI **7/75**

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M 32542

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn

7 Juli 1975 · Berlin · 24. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



INHALT

Titelbild

Im Lokschuppen auf der H0-Anlage der AG „Friedrich List", Gruppe Bw Leipzig Süd, des DMV herrscht gerade Hochbetrieb.
Die auf der Drehscheibe befindliche BR 38 (ex pr P 8) sowie die auf dem rechts neben dem Schuppen verlaufenden Außengleis abgestellte Ellok der BR 204 und die im Hintergrund vor dem Güterzug fahrende 106 sind Eigenbauten.
Die H0-Anlage besitzt übrigens das stattliche Ausmaß von 1800 mm × 12 200 mm!

Foto: Wolfgang Bahnert, Leipzig

Titelvignette

Der VEB Berliner TT-Bahnen nahm im vorigen Jahr diesen R-Wagen mit abnehmbaren Rungen in sein Sortiment auf, wodurch dieses eine gute Bereicherung erfuhr.

Zeichnung: VEB Berliner TT-Bahnen

Rücktitelbild

Juli — das bedeutet für viele Urlaubszeit — Reisezeit!
Dieses Foto veröffentlichen wir nicht nur aus dem Grunde, weil der Autor damit beim vorjährigen 1. Foto-Wettbewerb des DMV einen 2. Preis errang, sondern auch, weil viele Leser immer wieder Bilder mit der formschönen Reko-Schnellzug-Lokomotive der BR 0[illegible] der DR wünschen.

Foto: Reck

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner",
108 Berlin, Französische Straße 13/14
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur an unsere Anschrift zu richten. Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV" betreffen, sind an die Anschrift des Generalsekretariats des DMV zu adressieren.

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Anschrift des Generalsekretariats:
1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser

Chefredakteur des Verlages:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze

Lizenz-Nr. 1151

Druck: Druckerei „Neues Deutschland", Berlin

Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M,
Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes Buchexport zu entnehmen.
P 117/75

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23—31, Telefon: 2 26 27 76, und alle DEWAG-Betriebe und -Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 1

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der BUCHEXPORT, Volkseigener Verlag der DDR, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Ing. RAINER DILL (DMV), Wolmirstedt

Die S-Bahn in Magdeburg

1. Einführung

Im vorigen Jahr, dem 25. des Bestehens unserer Republik, wurde für die Bürger im Raum Magdeburg ein wichtiger Punkt des großen sozialpolitischen Programms verwirklicht. Zu Beginn des Winterfahrplans 1974/75, am 29. September, wurde der Betrieb auf der Linie A der Magdeburger S-Bahn aufgenommen. Damit wurde in der Bezirksmetropole ein attraktives Nahverkehrssystem seiner Bestimmung übergeben, an dessen weiterer Vervollständigung auch künftig gearbeitet wird. Mit der Aufnahme des S-Bahn-Betriebes wurde das Personenzugnetz wesentlich verdichtet. So steigt die Zahl der Züge auf den einzelnen Strecken wie folgt an: Schönebeck-Magdeburg um 18 auf 57 Züge, Gegenrichtung um 24 auf 58 Züge, Zielitz-Magdeburg um 16 auf 36 Züge, Gegenrichtung um 19 auf 37 Züge, Haldensleben-Magdeburg um 8 auf 21 Züge und Gegenrichtung um 11 auf 23 Züge. Gute Anschlußmöglichkeiten auf andere Strecken oder auf Linien des Kraftverkehrs bzw. der Straßenbahn erhöhen die Bedeutung dieses Nahverkehrsmittels. Der Bau der Linie A kostete bisher etwa 96 Millionen Mark. Die Strecke führt von Zielitz über Magdeburg nach Schönebeck-Salzelmen und ist 38,6 km lang. Insgesamt liegen an ihr 14 Haltepunkte (Hp), davon 10 im Stadtgebiet Magdeburg. Ihr Abstand beträgt im Stadtgebiet durchschnittlich 2,1 km, außerhalb 4,7 km. Die mittlere Fahrzeit liegt bei 50,1 Minuten, das entspricht einer mittleren Reisegeschwindigkeit von etwa 46,1 km/h. Damit gehört die Magdeburger S-Bahn, international betrachtet, zu den schnellsten Nahverkehrsmitteln (zum Vergleich Berlin 40,2 km/h, Warschau 39,5 km/h, Wien 37,1 km/h).

2. Streckenausbau

Bevor mit dem Bau der S-Bahn im Jahre 1969 begonnen wurde, hat die DR einige Bauvorhaben, die im wesentlichen der Verbesserung des Reise- und Berufsverkehrs dienten, fertiggestellt und in Betrieb genommen. Verfolgen wir nun den Streckenausbau von Zielitz bis Schönebeck-Salzelmen. Zunächst wurde in unmittelbarer Nähe des Kalibetriebes eine neue Reiseverkehrsanlage gebaut, die einmal den Bedingungen eines Endbahnhofs der S-Bahn Rechnung trägt und außerdem den Durchgangsverkehr auf der Magistrale Magdeburg-Rostock sowie den zum Kalibetrieb Zielitz einpendelnden Güterverkehr berücksichtigt. Der neue Bahnhof, etwa 600 m nördlich vom alten gelegen, mit einem neuen Empfangsgebäude und 4 Bahnsteigen, davon 2 mit Fahrleitung für den S-Bahn-Verkehr überspannt, wurde am 7. Oktober 1972 seiner Bestimmung übergeben. Im Bf Wolmirstedt wurden die 3 Bahnsteiggleise elektrifiziert. Außerdem machte sich im Stadtbereich von Wolmirstedt an dem Bahnübergang Gartenstraße der Bau eines Fußgängertunnels erforderlich, da sonst durch die immer dichter werdende Zugfolge unzumutbar lange Wartezeiten entstanden wären. Dieser Tunnel wude Ende 1973 fertiggestellt. Der Hp „Barleber See" wurde 1966/67 gebaut und zum ersten Fahrplanwechsel 1967 in Betrieb genommen. Unter Berücksichtigung des geplanten Umbaus des Rbf Rothensee wurde im Rahmen der Baumaßnahmen für die S-Bahn im Bereich Rothensee eine Streckenkorrektur vorgenommen. Von der Abzweigstelle Glindenberg an (hier mündet auch die Strecke von Oebisfelde-Haldensleben ein) wurde westlich der alten

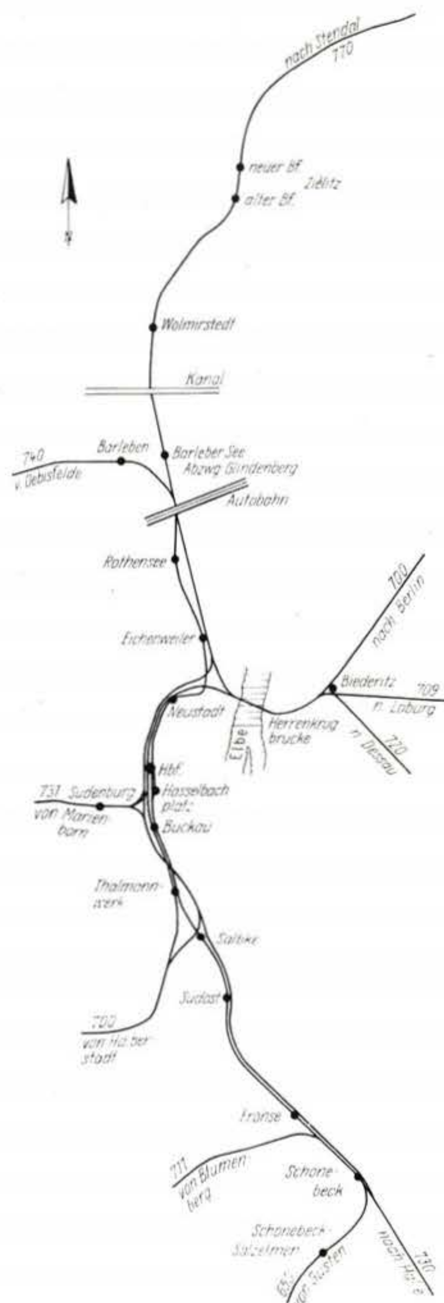


Bild 1 Streckenführung der Magdeburger S-Bahn

Trasse eine 3,3 km lange 2gleisige Strecke neu gebaut. Sie mündet etwa in Höhe des Lokschuppens Rothensee in die alte Strecke wieder ein. Die alten Gleise dienen heute dem Güterverkehr vom bzw. zum Rbf Rothensee. An der neuen Strecke entstand der Hp „Rothensee" neu, der im Dezember 1971 seiner Bestimmung übergeben wurde. Am südlichen Ausgang des Rbf Rothensee wurde 1972 unmittelbar an der Brücke Pettenkoferstraße der Hp „Eichweiler" angelegt und am 3. Juni 1973 in Betrieb genommen. An der Unterführung der Gütergleise nach Rothensee und der Berliner Strecke mußten die Gleise 0,5 m tiefer gelegt werden, um die notwendige Höhe für die Fahrleitung zu erhalten.

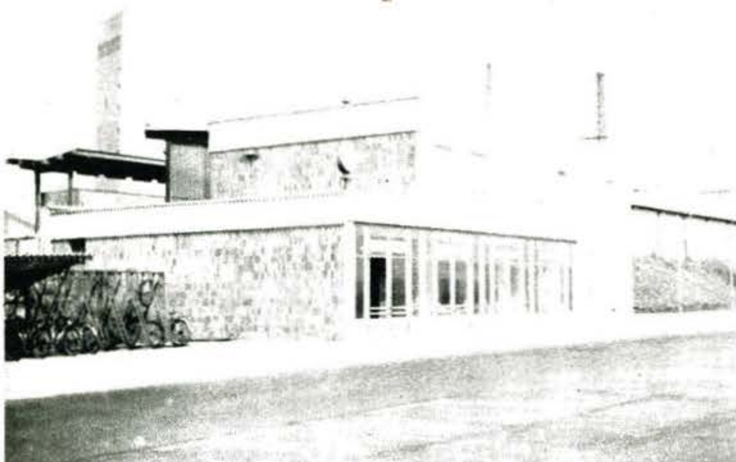
Im Bereich des Hauptbahnhofs waren umfangreiche Bauarbeiten notwendig. Für den S-Bahn-Betrieb mußte



Bild 2 Unter den Klängen einer Eisenbahner-Kapelle verlassen die Ehrengäste den S-Bahnsteig. Vorn (2. v. r.) der Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen der DDR und 1. Stellvertreter des Generaldirektors der DR, Dr.-Ing. Heinz Schmidt, der auch Vizepräsident des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR ist.

der ehemalige Bahnsteig 0 (heute Bahnsteig 1) umgebaut werden. Außerdem wurden die Gepäck- und Expreßgutanlagen an der Südausfahrt des Hauptbahnhofs so umgestaltet, daß hier eine neue 2gleisige Trasse nur für den S-Bahn-Betrieb und in der Nähe des Hasselbachplatzes ein neuer Hp angelegt werden konnten. Der Hp „Thälmannwerk" wurde 1968/69 errichtet und zum 20. Jahrestag der DDR, am 7. Oktober 1969, seiner Bestimmung übergeben. Im Bf Südost wurde ein neuer Bahnsteig mit zwei Gleisen zur besseren Abwicklung des Reise- und Berufsverkehrs angelegt.
Vom Bf Südost bis zum Rbf Schönebeck-Nord wurden die Strecke 4gleisig und auch die beiden Güterzuggleise für eine Streckengeschwindigkeit von 120 km/h ausgebaut.
Etwa 2,5 km nördlich von Schönebeck entsteht gegenwärtig der Hp „Frohse". Seine Fertigstellung ist zum 2. Fahrplanwechsel 1975 vorgesehen.

Bild 3 Das neue Empfangsgebäude Zielitz, im Hintergrund der neugeschaffene Kali-Betrieb



Der Bf Schönebeck-Salzelmen als südlicher Endpunkt der Linie A wurde so umgebaut, daß der S-Bahn-Betrieb und das Abstellen von S-Bahnzügen unabhängig vom übrigen Betriebsablauf erfolgen kann. Insgesamt wurden für die Aufnahme des ersten Abschnittes des S-Bahn-Betriebes 13 Bahnsteige von 300 mm auf 550 mm über Schienenoberkante erhöht, alle Bahnsteige für eine Zuglänge von 220 m für die Aufnahme eines achtteiligen Triebzuges BR 280 hergerichtet, 6 Haltepunkte völlig neu errichtet, 11 400 m^2 Bahnsteigfläche mit Gehwegplatten neu gedeckt, 18,9 m Streckengleise neu gebaut, auf 91,5 km Gleislänge neue Fahrleitung verlegt, 160 km Starkstrom-, Sicherungs- und Fernmeldekabel in der Erde verlegt und 5 Signalbrücken sowie 2 Signalausleger neu aufgestellt. Außerdem wurde der Zugbetrieb in Zielitz, Wolmirstedt, in den Bereichen Rothensee-Mitte, Glindenberg, Buckau-Personenbahnhof und in Schönebeck-Nord auf das Lichtsignalsystem umgestellt. Im Streckenabschnitt Neustadt-Hauptbahnhof sowie an den Eisenbahnüberführungen Hallesche Straße (Nähe Hasselbachplatz) und Bf Südost (Nordseite) wurden einige Brückensektionen erneuert.
In der Nähe des Dreiecks Rothensee-Neustadt-Herrenkrugbrücke entstand ein neues Unterwerk, das die Fahrleitungsanlagen im Raum Magdeburg, besonders die neu in Betrieb genommenen Abschnitte, einspeist.

3. Streckenführung

Nachdem wir im vorhergehenden Abschnitt schon einiges über den Streckenverlauf erfuhren, wollen wir nun die Streckenführung näher betrachten. Es sei vorweggenommen, daß die S-Bahn mit Ausnahme vom Hauptbahnhof bis zum Hp „Hasselbachplatz" auf Fernbahngleisen verkehrt: Zielitz-Magdeburg Nr. 770, Magdeburg-Schönebeck Nr. 730 und Schönebeck-Schönebeck-Salzelmen Nr. 650.
Als nördlichster Punkt der S-Bahn wurde Zielitz gewählt. Bestimmend dafür war der Neuaufbau des Kalibetriebes Zielitz und die daraus entstandenen Beförderungsprobleme. Dieser Bahnhof ist also 4gleisig ausgebaut, wovon die Gleise 1 bis 3 Durchgangsgleise sind und das Gleis 4 für den S-Bahn-Betrieb als Kopfgleis ausgebildet ist. In der Regel kommen hier die S-Bahnzüge an und fahren auch von dort wieder ab, ihr Aufenthalt beträgt im Durchschnitt 10 Minuten.
Der Bf Wolmirstedt hat in den letzten Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen. Mit dem Aufbau des Kalibetriebes entstanden in dieser Kreisstadt über 1500 Neubauwohnungen. Die S-Bahn verbindet als wichtigstes Verkehrsmittel Wolmirstedt und den Kalibetrieb mit der Bezirksstadt.
Nach der Ausfahrt aus Wolmirstedt fährt man nach etwa 1500 m an dem DR-Wasserwerk vorbei. Dieses versorgte die Wassertürme in Salbke, im Hauptbahnhof und in Rothensee und ist seit 2 Jahren außer Betrieb. Dann fahren wir durch ein selten anzutreffendes Bauwerk: die Eisenbahn führt hier nicht, wie allgemein üblich, über eine Wasserstraße, sondern fährt durch einen 100 m langen Tunnel unter dem Weser-Ems-Kanal (früher Mittellandkanal) hindurch. Der Hp „Barleber See" liegt in unmittelbarer Näher des größten Naherholungszentrums im Norden Magdeburgs, er wird aber nur im Sommerfahrplan bedient. Hinter ihm mündet an der Abzweigstelle Glindenberg aus westlicher Richtung die Strecke von Haldensleben (Nr. 740) ein. Am Hp „Rothensee" wurde eine Bushaltestelle angelegt. Von hier aus fahren die Busse in das nördliche Industriegebiet, teilweise auch zum Schiffshebewerk Rothensee. Auch der Hp „Eichenweiler" bietet durch seine günstige Lage den Berufstätigen im Industriegebiet Nord gute Anschlußmöglichkeiten zur Straßenbahn, weiterhin ist von hier aus auch der Magdeburger Zoo sehr günstig zu



Bild 4 Eingesetzt werden vorerst Wendezüge, bestehend aus 4achsigen Durchgangswagen mit Mitteleinstieg, Baujahr 1952. Als Traktionsmittel werden Elloks der BR 211 und 242 sowie Dieselloks der BR 110 und 118 verwendet. Unser Bild zeigt einen S-Bahn-Zug auf der Strecke von und nach Haldensleben mit einer BR 110.



Bild 5 Die im Magdeburger S-Bahn-Betrieb eingesetzte 211 035-1 noch mit dem bisher üblichen grünen Anstrich

Bild 6 Der Tunnel am Kanal, den gerade die 4 40 105-5 vom Bw Wittenberge mit einem 3200-t-Ölzug in Richtung Magdeburg passiert hat

Zeichnung und Fotos: Verfasser



erreichen. Die beiden Hp „Rothensee" und „Eichenweiler" werden außerdem für die Bürger im gegenwärtig entstehenden Wohngebiet Magdeburg-Nord günstige Verkehrsmöglichkeiten schaffen. Die nächste S-Bahnstation ist der Bf Neustadt. Dieser, seit dem Jahre 1873 im Betrieb, hat durch die Inbetriebnahme des Hp „Eichenweiler" für die in nördlicher Richtung führenden Strekken etwas an Bedeutung verloren. Dennoch benutzen viele Reisende die Umsteigemöglichkeiten zu den Strekken nach Burg (Nr. 700), Loburg (Nr. 709) und Zerbst (Nr. 720). Bei der Einfahrt in den Hauptbahnhof verläßt die S-Bahn die Fernbahngleise und fährt am Bahnsteig 1 ein. Diese Lösung, für die S-Bahn nur einen Bahnsteig auszubauen, ergab sich aus der derzeitigen Situation im Ausbau der Bahnhofsanlagen. Die beengten und nicht ohne größeren Aufwand zu ändernden Raumverhältnisse im Hauptbahnhof sind auf die Zeit der Entstehung der Bahnhofsanlagen im vergangenen Jahrhundert zurückzuführen. Damit ist dieses Teilstück der einzige 1gleisige Abschnitt der gesamten Linie A der S-Bahn.

Nach dem Verlassen des Hauptbahnhofs erreicht die S-Bahn den Hp „Hasselbachplatz". Dieser kann auf Grund der Trassenführung nur von den S-Bahnzügen bedient werden. Vom Bahnsteig aus führt ein Fußgängertunnel vom Reichsbahngelände. Von hier sind es nur noch wenige Meter bis zum Hasselbachplatz. Dieser ist einmal ein wichtiger Straßenbahnknotenpunkt und stellt zum anderen ein belebtes Geschäftszentrum dar. Hinter dem Hp „Hasselbachplatz" mündet die S-Bahnstrecke wieder in die Fernbahngleise ein. Der Bf Buckau und der folgende Hp „Thälmannwerk" liegen im großen Industriegebiet Buckau/Fermersleben/Salbke; beide Stationen werden auch von den Zügen der Strecke 700 bedient. Diese führt an der Abzweigstelle Fermersleben in westliche Richtung, während die S-Bahn in einer lang gezogenen Linkskurve den Hp „Salbke" erreicht. Der letzte Bahnhof im Stadtgebiet Magdeburgs ist Südost. Dieser wird hauptsächlich von den Beschäftigten des größten chemischen Betriebes am Orte, des VEB Fahlberg List, benutzt.

Nachdem die S-Bahn das Stadtgebiet verlassen hat, passieren wir nach etwa 5 km den gegenwärtig im Bau befindlichen Hp „Frohse". Bevor wir den Bf Schönebeck erreichen, mündet aus westlicher Richtung die Strecke Eilsleben-Blumberg-Schönebeck (Nr. 711) ein. Schönebeck ist die drittgrößte Stadt im Bezirk Magdeburg und zugleich eine wichtige Industriestadt. Neben vielen

bekannten Betrieben ist hier das größte und modernste Werk des DDR-Landmaschinenbaus, das Traktorenwerk, beheimatet. Mit der S-Bahn wurde den Werktätigen dieser Stadt nicht nur das Zentrum Magdeburgs erschlossen, sondern es sind auch gleichzeitig viele innerstädtische Probleme gelöst worden.
Der letzte Bahnhof und zugleich südliche Endpunkt der Linie A ist der Bf Schönebeck-Salzelmen. Dieser Ortsteil ist bekannt durch sein Volks- und Heilbad, wo jährlich einige tausend Bürger Erholung und Genesung finden.

4. Betriebsführung

Mit der Inbetriebnahme der S-Bahn wurde auch der Wendezugbetrieb nach Haldensleben aufgenommen. Der ursprünglich vorgesehene starre Fahrplan, so wie er beispielsweise von Berlin, Leipzig, Halle und Rostock bekannt ist, konnte nicht eingeführt werden, da auf Grund des derzeitigen Streckenausbaus im Gemeinschaftsbetrieb mit den Fernzügen gefahren werden muß.
Die stark benutzten Personenzüge im Berufsverkehr aus dem Bezirk fahren weiterhin bis zum Hauptbahnhof, während die übrigen Züge an den Übergangsstellen zu den S-Bahn- und Wendezügen in Schönebeck bzw. Schönebeck-Salzelmen, in Zielitz bzw. Wolmirstedt und in Haldensleben enden und beginnen. Besondere Aufmerksamkeit wurde auch darauf gerichtet, daß an den Übergangspunkten der S-Bahn zur Straßenbahn und zum Busverkehr kurze Wartezeiten und eine günstige Linienführung in die Wohngebiete angeboten wird. Dazu war eine umfangreiche Abstimmung zwischen der DR und den anderen Verkehrsbetrieben erforderlich. Außerdem wurde auch ein sinnvolles und ansprechendes Tarifsystem entwickelt. Es wurden 4 Preisstufen, und zwar 0,20 M, 0,50 M, 1,00 M und 1,50 M, eingeführt. So kostet eine Fahrt von einem beliebigen Haltepunkt des Stadtgebietes Magdeburg nach Wolmirstedt oder nach Schönebeck nur 0,50 M, eine S-Bahn-Fahrt im Stadtgebiet Magdeburg 0,20 M!
Dieser lukrative Tarif, der selbstverständlich auch kombinierte Monatskarten für die S-Bahn und für die Linien der Magdeburger Verkehrsbetriebe enthält, trägt viel zur allgemeinen Beliebtheit des Nahverkehrssystems bei.
Da die neuen Triebzüge der BR 280 noch nicht zur Verfügung stehen, fahren die Züge als Wendezüge mit vier 4achsigen Mitteleinstiegwagen der Gattung 29—14 (Steuerwagen 80—14).
Auf der Linie A sind die Züge vorwiegend mit der BR 211 bespannt; es sind allerdings auch schon die BR 242 und BR 118 eingesetzt worden. Folgende Maschinen wurden bisher gesehen: 211 027, 031 bis 037 und 039, 242 022, 118 017, 026, 054, 055 und 059.
Die 118 059 ist bekanntlich eine der 3 Maschinen der BR 118, die mit moderner Führerstandverkleidung ausgerüstet sind. Auf der Strecke von und nach Haldensleben verkehren die Wendezüge mit der BR 110. Auf der Linie A stehen 4 Züge im Einsatz, ein weiterer ist in Reserve im Hauptbahnhof. Grundsätzlich fahren die Züge in nördlicher Richtung als geschobene Züge. Alle Fahrzeuge haben ihren Originalanstrich behalten, da sie ja nur vorübergehend benötigt werden. Zur Abfertigung der S-Bahnzüge ist noch zu erwähnen, daß grundsätzlich auf allen Bahnsteigen der Abfahrauftrag durch den Zugführer gegeben wird.
Den Eisenbahnfreund wird noch interessieren, daß der Unterschied zwischen den Wendezügen (mit BR 110) und den S-Bahnzügen im Kursbuch (Strecken-Nr. 702) an den Zugnummern zu erkennen ist. Die Zugnummern der Wendezüge beginnen mit 93... und 94..., die der S-Bahnzüge mit 123....

5. Eröffnung der S-Bahn

Der Aufbau der S-Bahn war nur durch die großzügige Unterstützung der Partei- und Staatsführung möglich. In echter sozialistischer Gemeinschaftsarbeit waren 25 Kollektive der DR sowie Werktätige aus etwa 75 Betrieben des Territoriums am Bau beteiligt. So war es möglich, daß am 29. September 1974 mit dem Beginn des Winterfahrplanes der planmäßige Betrieb auf der Linie A vorfristig aufgenommen werden konnte. Im Beisein des Stellvertreters des Ministers für Verkehrswesen, Dr. Heinz Schmidt, und des 1. Sekretärs der Bezirksleitung Magdeburg der SED, Alois Piesnick, fuhr der Sonderzug um 9.30 Uhr am Hp „Hasselbachplatz" ein. Nach einer kurzen Festansprache wurde dieser Haltepunkt für den S-Bahnbetrieb freigegeben. Danach fuhr der Sonderzug nach Zielitz weiter und kam dort pünktlich um 10.33 Uhr an. Es dürfte reiner Zufall sein, daß die Ellok 211 036, die den Eröffnungszug in Magdeburg fuhr, auch als Triebfahrzeug für den Eröffnungszug der Leipziger S-Bahn am 12. Juli 1969 (damals noch als E 11 036) zum Einsatz kam (siehe „Der Modelleisenbahner", Heft 11/69, Seite 334).

In eigener Sache

Obwohl wir bereits mehrfach in unserer Fachzeitschrift auf Dinge hingewiesen haben, die das Aussehen und die Qualitätsanforderungen an Fotos sowie die Einsendung von Manuskripten betreffen, erreichen uns einerseits immer wieder individuelle Anfragen danach bzw. andererseits Unterlagen, die dem nicht entsprechen. Wir möchten daher noch einmal alle Leser, die etwas zur Gestaltung unserer Fachzeitschrift beitragen wollen, um die Beachtung folgender Punkte bitten:
Fotos müssen mindestens im Postkarten-Format gehalten und in Hochglanz-Schwarz-Weiß-Ausführung abgezogen sein. Es ist unbedingt darauf zu achten, daß nur kontrastreiche Fotos von gestochener Bildschärfe eingesandt werden. **Jedes einzelne Bild** muß auf der Rückseite mit dem Namen und der vollen Anschrift des **Bild**autoren gekennzeichnet werden, es genügt also nicht, wenn bei einer Folge von Fotos das nur auf einem geschieht.
Bei Manuskripten ist zu beachten, daß ebenfalls auf **einem** Manuskriptblatt Namen und Anschrift aufgeführt sind, ein beigefügter Brief reicht nicht aus, da beides getrennt wird. Nach Möglichkeit bitten wir um maschinengeschriebenen Text (Zeile = 52 Anschläge einschl. Leertasten!).
Wir haben ferner Veranlassung, ausdrücklich auf den im Impressum enthaltenen Vermerk, daß für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos keine Haftung übernommen wird, hinzuweisen. Wünscht der Einsender die Rücksendung unverlangt eingegangener Unterlagen, so bitten wir um Beifügung des Portos.
Erteilen wir eine Eingangsbestätigung, dann bedeutet das für uns noch keine Verbindlichkeit auf Abdruck bzw. auf dessen Termin.
Die Aussicht aber, daß ein Beitrag erscheint, ist bei dem etwa 80%igen Anteil unverlangt eingesandter und abgedruckter Fotos und Manuskripte relativ hoch. Mitglieder des DMV bitten wir ferner, Ihre Mitgliedschaft anzugeben, um sie beim Verfasser mit anführen zu können.

Die Redaktion

Minitrix-Modell der BR 52


1

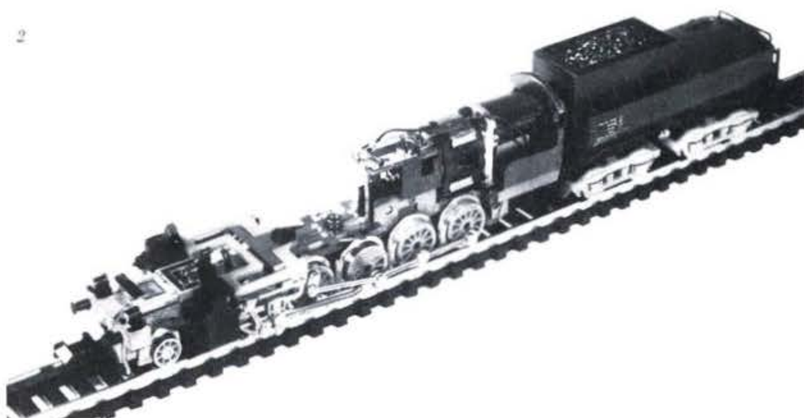
Die altbekannte Modellbahnfirma TRIX, Nürnberg, bezeichnet ihr N-Sortiment als „Minitrix". Innerhalb desselben brachte sie ein Modell der BR 52 heraus, das wir getestet haben. Beim ersten Anblick hinterläßt das gut detaillierte N-Modell bereits einen hervorragenden Eindruck. Betrachtet man es näher, dann stellt man fest, daß es dem Hersteller gelang, trotz der kleinen Nenngröße ein maßstäblich genaues Modell „auf die Räder zu stellen" (14,5 cm LüP). Der konstruktiv bedingte unwesentlich vergrößerte Abstand zwischen Lokomotive und Wannentender wirkt sich dabei praktisch aus.
Wir haben auch die wichtigsten Hauptabmessungen überprüft und können bestätigen, daß diese ebenfalls maßstäblich sind.
Ein robuster, zugkräftiger Motor mit 3poligem Anker befindet sich im Führerhaus. Er gibt über ein kombiniertes Schnecken/Stirnradgetriebe die Antriebskraft auf sämtliche 5 Kuppelachsen ab, wobei alle Achsen durch das Getriebe erfaßt werden. Das Modell hat ein Gewicht von 148 g, wovon allein 46 g auf das aus Metallguß gefertigte Lokgehäuse entfallen. Dadurch sowie durch Haftreifen auf den 4 Rädern der beiden letzten Kuppelachsen wird die Zugkraft günstig beeinflußt.
Aus Kunststoff bestehen nur die Umlaufbleche, einige Armaturen sowie das Tenderoberteil. Besonders bemerkenswert ist es, daß man bei diesem kleinen Modell noch einen freien Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk einerseits und zwischen Kessel und Umlaufblechen andererseits vorbildgetreu erzielen konnte.
Der Fahrstrom wird sicher von den Rädern der B- und C-Achse der Lok und von allen vier Tenderachsen über Federbleche abgenommen.
Lupenreine Beschriftung, zierliche Steuerung, die teilweise aus Kunststoff besteht, beidseitige A-Beleuchtung und Nachbildung zahlreicher Einzelheiten (so zum Beispiel die für die BR 52 typische Griffstange am Tender hinten oben) ergänzen den guten Gesamteindruck. Die Fahreigenschaften sind ebenfalls mit dem Prädikat „einwandfrei" zu bezeichnen, wobei auch die Tatsache, daß das hübsche Modell eine enorme Höchstgeschwindigkeit entwickelt, keinen Abstrich bedeutet.

Bild 1 Würde man nicht deutlich die typische N-Kupplung erkennen, man könnte das gut nachgebildete Modell ohne weiteres für eine BR 52 in TT oder auch H0 halten.

Bild 2 Das Gehäuse ist leicht abnehmbar — es wird nur durch eine Schraube gehalten. Ein robuster im Führerhaus untergebrachter Motor sorgt für eine gute Zugkraft.

Bild 3 Der Antrieb erfolgt über eine Schnecke, kombiniert mit einem Stirnradgetriebe, das alle Räder antreibt. Die Seitenbeweglichkeit der Kuppelachsen gestattet dem Modell ein einwandfreies Befahren von Gleisbögen.

Fotos: Irmgard Pochanke, Berlin

2


3



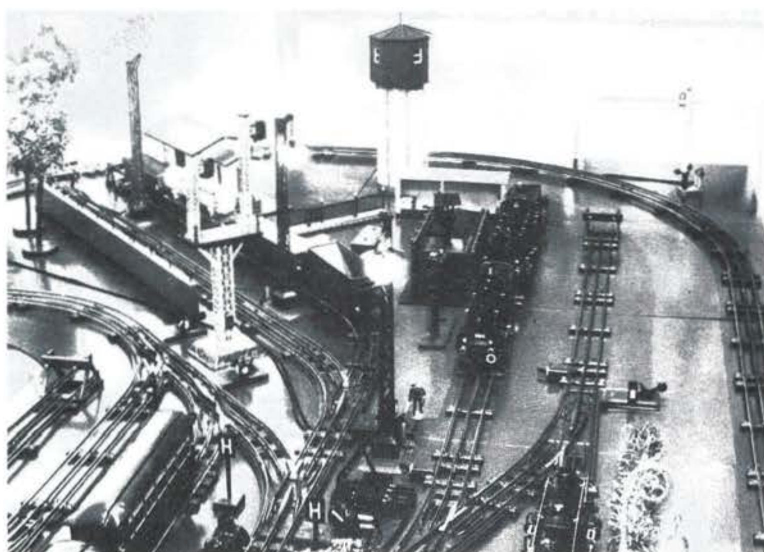

1

Dr. FRITZ WAHL, Berlin

Eine Eisenbahn in der Nenngröße I mit allen Kompromissen



Bild 1 Blick auf den Bahnhof mit Bahnsteighalle, die Dr. Wahl selbst angefertigt hat



2

Bild 2 Vielleicht ist es nicht jedes Modellbahnfreundes der heutigen Zeit Sache, eine solche Anlage aufzubauen. Doch vergessen wir nicht, daß unsere Vorväter damit den Grundstein für unser Hobby legten!

3

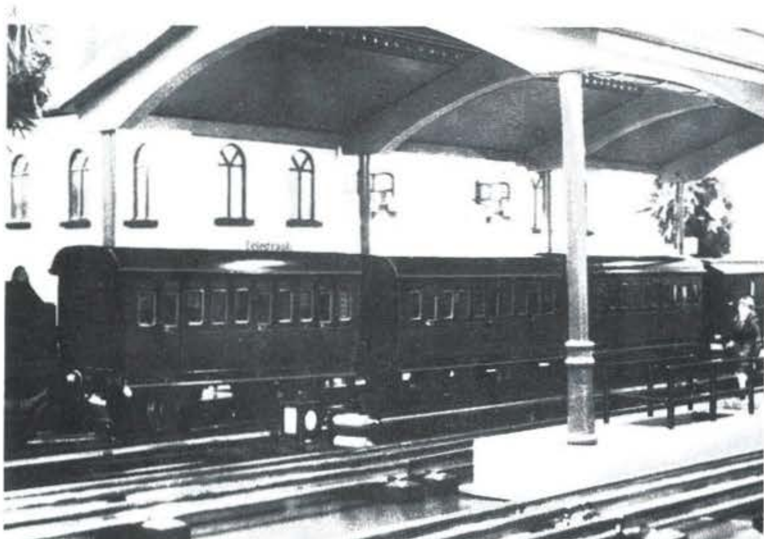


Bild 3 Ein typischer Märklin-Zug der damaligen Produktion. An jedem Fahrzeug war groß der Fabrikname „Märklin" angeschrieben (Stirnseiten). Charakteristisch war auch der kurze Achsstand der Fahrzeuge.

Verfolgt man die Entwicklung der Modelleisenbahn seit ihren Anfängen, so ist eine fortschreitende Verkleinerung der Nenngröße bis heute die anhaltende Tendenz, die mit der Nenngröße Z wohl die absolute technische Grenze erreicht. Was sind denn nun die echten Vorteile einer schließlich winzigen Bahn, deren Details selbst bei präziser Nachbildung mit bloßem Auge gar nicht mehr erfaßt werden können? Zweifellos ergibt sich ein Platzvorteil. Das ist aber auch schon alles. Demgegenüber stehen Nachteile, die sämtlich in Kauf genommen werden, nur um auf möglichst kleiner Fläche recht viel unterbringen zu können. Vor allem wird bei kleinen Nenngrößen zuviel an Modelltreue geopfert. Einmal kann man nun nicht 1:160 genauso detailliert bauen wie bei 1:87, zum anderen haftet kleinen Nenngrößen ein prinzipieller Mangel an, der durch noch so gute Anlagen- und Modellgestaltung nicht beseitigt wird und von wesentlichem Einfluß auf die naturgetreue Wirkung ist. Dieser Mangel ist nur von der Physiologie des Sehens her zu verstehen und soll kurz erläutert werden.

Beim Sehen wird zunächst jeder Gegenstand entsprechend seiner Größe und Entfernung im Auge wie in einer fotografischen Kamera abgebildet. Dieses optische Bild wird aber nicht unmittelbar wahrgenommen, sondern erst durch unser Gehirn verarbeitet. Im Gehirn entsteht ein Bild unserer Umgebung, das sich von dem kleinen optischen Bild im Auge sehr unterscheidet. So werden z. B. Verzerrungen korrigiert, Kontraste gesteigert oder abgeschwächt, Farben variiert usw. Wie alle diese Änderungen geschaffen sind und unter welchen Bedingungen sie auftreten, beschreibt eine Reihe von Gesetzen des Sehens. Eines dieser Gesetze ist für unseren Gegenstand bedeutsam, nämlich das „Gesetz der relativen Größenkonstanz". Es besagt, daß der Größeneindruck eines Gegenstandes relativ unabhängig vom Betrachtungsabstand konstant bleibt. So sehen wir etwa einen Menschen immer als einen kleinen oder großen, ob er nun unmittelbar vor uns steht oder mehrere Meter entfernt ist. Wir sind in der Lage, zwei Gegenstände in ihrer Größe miteinander zu vergleichen, selbst wenn sie unterschiedlich weit weg sind. Deshalb erscheint uns eine H0-Lokomotive größer als eine N-Lokomotive, auch wenn beide rein optisch gleich groß aussehen müßten (Bild 4). Noch drastischer ist das Ergebnis, wenn wir ein Modell etwa mit dem Original vergleichen. Niemals kann also ein kleines Modell denselben Eindruck hervorrufen wie das

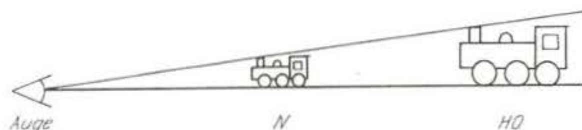


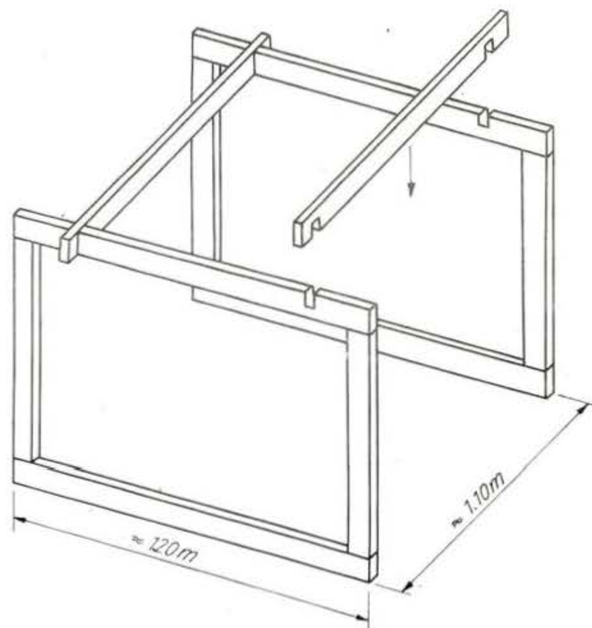
Bild 4 So erkennt das menschliche Auge 2 unterschiedlich große Gegenstände, auch, wenn diese weit entfernt sind.

Original, da hilft alle Genauigkeit der Nachbildung nichts. Zusätzlich zur größenbedingten „Unwirklichkeit" kommt die unwirkliche Perspektive. Je kleiner der Maßstab, desto mehr schiebt sich die räumliche Tiefe optisch zusammen und desto mehr Teile werden gleichzeitig überblickt. Wir betrachten unsere Modelle praktisch ständig aus einem viel zu großen Abstand, außerdem noch mehr oder weniger von oben. Alle diese der naturgetreuen Wirkung abträglichen Bedingungen verschlechtern sich zunehmend mit kleineren Maßstäben. Nur so erklärt sich der ganz andere Eindruck, den Modelle oder Anlagen in großem Maßstab machen. Man kann sich der viel stärkeren Wirkung großer Modelle einfach nicht entziehen.

Große Nenngrößen, 0 oder I, bringen also nicht nur Nachteile, sondern einen bedeutenden Vorteil. Sie haben eine stärkere Wirkung, selbst wenn die Modelltreue nicht so perfekt gewahrt wird. Andere Vorteile sind bekannt, wie beispielsweise die viel besseren Fahreigenschaften, die sich aus der größeren Masse ergeben. Unbestritten bleibt der ziemlich große Platzbedarf einer großen Nenngröße. Er ist aber durchaus nicht so hoch, wie oft angenommen wird. Betrachten wir ältere Bahnen, so fällt der unwahrscheinlich kleine Radius der Gleisbögen auf. Auf einer gegebenen Fläche lassen sich deshalb relativ viel besser die Gleise verlegen. Daß Züge 4achsiger Wagen im Bogen etwas ungünstig wirken, ist kaum von Belang und bekanntlich ein Übel jeder Nenngröße. Bei kleinen Nenngrößen fällt es sogar noch mehr auf, so daß man hier auf relativ größere Radien angewiesen ist. Selbst zwischen N und H0 sind die Unterschiede recht deutlich. Genauso ist es mit den Längenverkürzungen, ohne die eine Modellbahn nicht auskommt. Insgesamt kann man also den Platzvorteil kleiner Nenngrößen zwar voll nutzen, büßt aber unweigerlich an Modelltreue ein. Eine Modellbahn ist und bleibt eben stets ein Kompromiß. Auch manches andere läuft der Modelltreue zuwider — man denke nur an die zu großen Spurkränze, die unförmigen Kupplungen, die riesigen Weichenantriebe mit ebenso riesigen Laternen — alles um so schlimmer, je kleiner der Maßstab. Es bleibt einem nichts anderes übrig, als diese „Unwirklichkeiten" zu tolerieren. Die Auswahl der Nenngröße ist nun letztlich die Entscheidung darüber, welchen Kompromiß man am ehesten eingehen möchte. Vor allem sollte man bedenken, daß es nicht nur auf die Nachbildung der Details, sondern auch auf deren Wirkung ankommt! Wer zählt schon die Speichen eines Lokmodells und mißt daran die Modelltreue, die überdimensionalen Spurkränze sieht man aber sofort. Vielleicht wird die Gesamtwirkung einmal höher bewertet werden als das Detail.

Bei meiner Spur-I-Anlage habe ich die notwendigen Zugeständnisse gemacht, dafür Vorzüge erreicht, die kleine Nenngrößen eben nicht bieten können. Die Anlage ist jetzt zwei Jahre alt und wird ständig verbessert. Da kein eigener Raum zur Verfügung steht und trotzdem

Bild 5 Eines der Rahmengestelle, die für den Aufbau der nichtstationären Anlage benötigt werden.



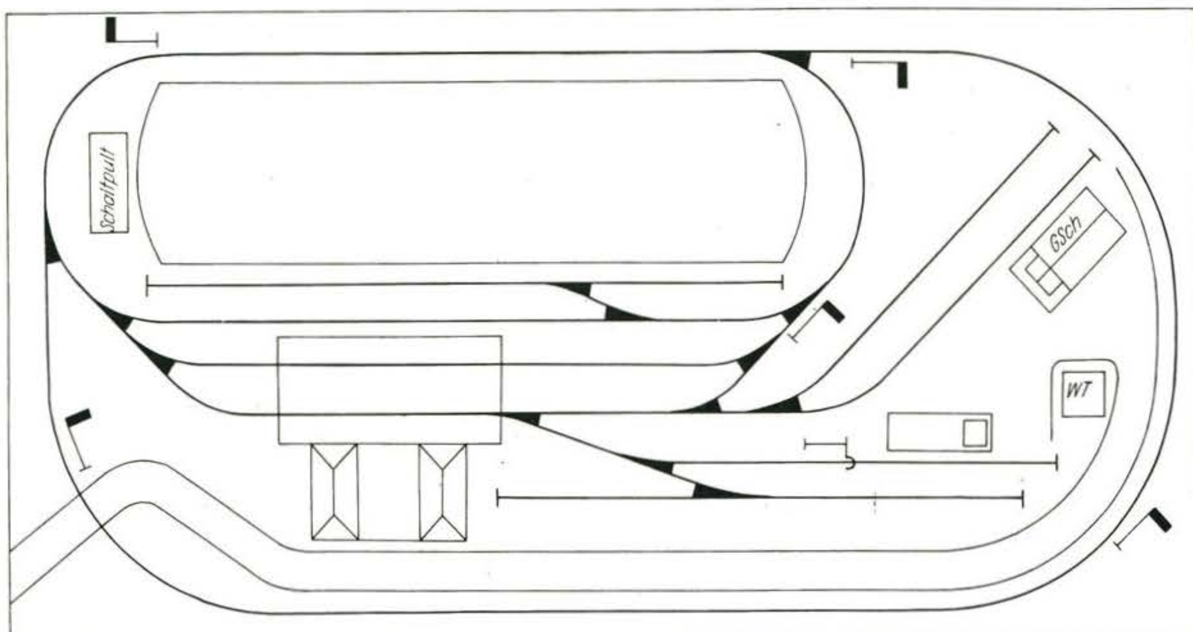


Bild 6 Der Gleisplan dieser I-Anlage

möglichst viel Platz geschaffen werden mußte, kam nur ein nichtstationärer Aufbau in Betracht. Die Plattenkonstruktion ist vielleicht grundsätzlich von Interesse und soll daher etwas näher erläutert werden.
Mehrere Einzelrahmen aus Kiefernleisten von 90 cm Höhe werden miteinander durch einsteckbare Leisten verbunden. Das Prinzip zeigt Bild 5. Damit kann der gesamte Unterbau ohne eine einzige Schraubverbindung in etwa 15 Minuten stabil zusammengesteckt werden. Insgesamt sind 12 Rahmen und 23 Verbindungsleisten erforderlich. Auf die Rahmenkonstruktion werden 20 Hartfaserplatten (6 mm) gelegt und mit Stiften gegen seitliches Verrutschen gesichert. So entsteht eine Platte von 4,60 × 2,25 m. Das Zimmermobiliar kann darunter stehenbleiben. Vom Plattenausschnitt aus wird die Anlage bedient. Die Hartfaserplatten sind im Gleisbereich grau, da, wo die Straße verläuft, braun und ansonsten grün gestrichen. Gewiß ist das keine Landschaftsgestaltung, wesentlich besser aber als ein einfarbiger Untergrund. Den Gleisplan zeigt Bild 6. Nur ein Bahnhof mit Empfangsgebäude und Halle, ein Güterschuppen und eine kleine Lokbehandlungsanlage mit Kohlebansen, Wasserturm und Wasserkran sind vorhanden. Verlegt wurden die einfachen Dreischienen-Zweileiter-Gleise von Märklin, 13 Weichen, zum Teil mit elektromagnetischem Antrieb. Alle Elektroanschlüsse für Gleise, Weichen, Signale und Leuchten werden über Steckverbindungen hergestellt, und die Anlage ist betriebsbereit. Ihr Aufbau nimmt etwa 2 Stunden in Anspruch.
Die elektrische Schaltung ist einfach (A-Schaltung) und gestattet den Einsatz von 4 Zügen. Obwohl alle elektrisch betriebenen Lokomotiven für Wechselstrom ausgelegt sind, wird mit Gleichstrom (Si-Dioden-Grätz-Schaltung) gefahren. Damit ist auch ein Halbwellenbetrieb möglich. Durch Wegfall der Wirbelstromverluste in den Allstrommotoren zeigen diese außerdem eine wesentlich höhere Leistung. Für die Beleuchtung steht ein zweiter Trafo zur Verfügung. Sämtliches Gleismaterial, die Signale und Leuchten sind Artikel aus dem Märklin- bzw. Bing-Sortiment der 20er und 30er Jahre. Das Empfangsgebäude mit der großen Halle, der Güterschuppen, der Kohlebansen mit Kran, der Wasserturm und -kran sind Eigenbauten. Ich habe versucht, in alter Manier zu bauen, um den „Oldtimer-Eindruck" zu wahren. Die Gebäude sind durchweg aus 3 mm starken Hartfaserplatten gefertigt und mit Nitrolack gestrichen. Das rollende Material stammt gleichfalls von den beiden Firmen, der älteste in meinem Besitz befindliche Wagen ist ein Kranwagen von Märklin aus der Zeit kurz vor der Jahrhundertwende. Es verkehren 4 Dampflokomotiven, darunter eine 5achsige Bing-Lok, die anstandslos den 45-cm-Radius meistert. Eingesetzt werden ein Märklin-D-Zug, ein Personen- und ein Güterzug, die auch gegen andere Züge ausgetauscht werden können. Eine außerordentlich zugkräftige 4achsige Märklin-Lok mit Uhrwerk beweist, daß diese heute veraltete Antriebskraft doch einiges leisten konnte. Das Prunkstück meiner Anlage ist aber eine **echte** Dampflokomotive von Märklin, Baujahr 1927. Der Kessel wird mit Spiritus beheizt. Er liefert nach etwa 15 Minuten ausreichend Dampf zum Antrieb der beiden doppeltwirkenden Zylinder mit Rundschiebersteuerung. Fahrtrichtung und Geschwindigkeit lassen sich vom Führerhaus aus beliebig einstellen. Bremsvorrichtungen am Gleis gestatten eine automatische Dampfabstellung. Selbstverständlich hat diese Maschine auch eine richtig funktionierende Dampfpfeife.
Der Kessel hat eine Flammrohrheizung. Die Zugkraft der Maschine ist enorm. Sie übertrifft alle elektrisch betriebenen Modelle. Es ist immer ein besonderes Ereignis, wenn diese Maschine mit einem schweren Zug auf ihre Reise geht. Dabei vergißt selbst ein fanatischer Anhänger von H0-Supermodellen die geringe Modelltreue der großen Spur-I-Bahn! Auch die Handkupplung aller Fahrzeuge empfinde ich nicht als einen Nachteil. Man hat noch Kontakt mit der kleinen Bahn. Beim teil- oder vollautomatischen Betrieb kleiner Nenngrößen ist man ja fast nur noch Zuschauer. Zugegeben, meine kleine Bahn in der großen Spurweite ist in der Gleisführung und Ausstattung recht bescheiden, auch ihre Modelltreue ist nach dem heutigen Maßstab nur gering. Dafür bereitet sie mir aber viel Freude. Es gibt bestimmt mehr Anhänger großer Nenngrößen, als es bisher den Anschein hat.



7

8

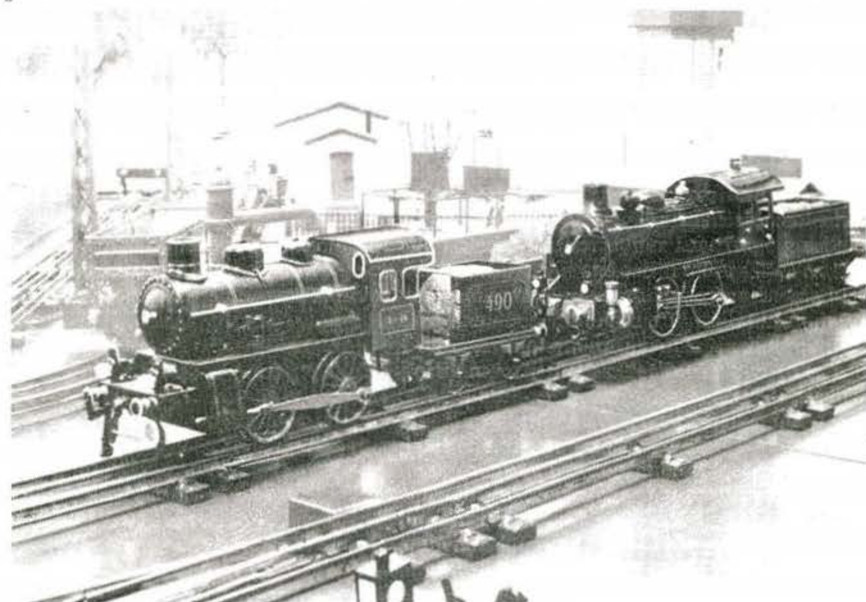


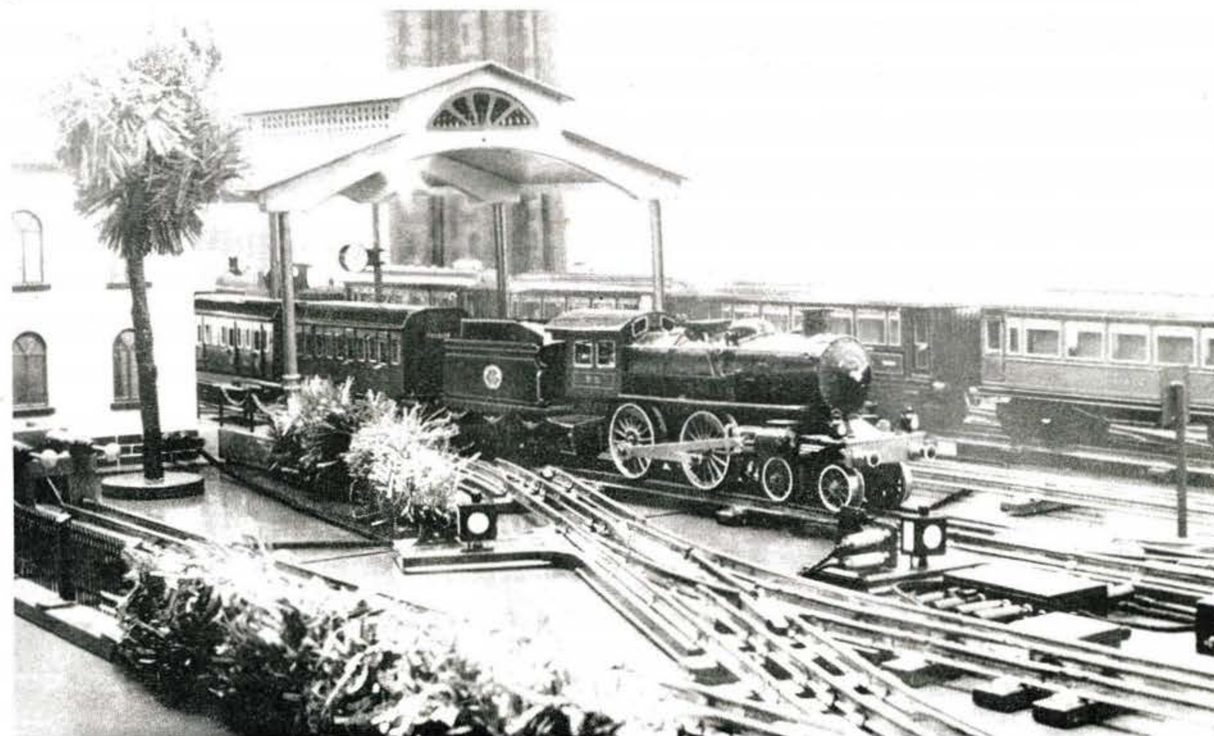
Bild 7 Eine nach französischem Vorbild (PLM) nachgebildete 2'B1'-Schnellzuglokomotive

Bild 8 Und das waren typische Vertreter der großen Spurweiten! Stark vereinfachte Nachbildungen von Schlepptenderlokomotiven mit der Achsfolge B. Die Steuerung, die man heute bei den kleinsten Spurweiten vorbildgerecht ausgeführt als eine Selbstverständlichkeit betrachtet, bestand nur aus 2 Teilen!

Bild 9 Schließlich noch eine Kostprobe von Modellbahnen jener Zeit, die heute zu einem beliebten Sammlerobjekt geworden sind

Zeichnungen und Fotos: Verfasser

9



Ing. Ing. GEORG KERBER (DMV), Doberlug-Kirchhain

Brücken auf Modellbahnanlagen (Teil 3, Schluß)

2.5 Werkzeuge

Um Pappe und Karton zu bearbeiten, muß man sich einige Werkzeuge zulegen, die nur für diese Zwecke benutzt werden. Scheren und Messer sollen immer sauber geschliffen und mit einem Abziehstein geglättet sein, um ein „Ausfransen" der Schnittkanten zu vermeiden.
Die Anschaffung eines chirurgischen Skalpells hat sich als nutzbringend erwiesen. Allerdings sind neue im Fachhandel nicht ohne weiteres für jedermann erhältlich, so daß man hier schon einen anderen Weg finden muß. Außer einer guten Laubsäge empfiehlt sich die Selbstanfertigung einer Vielzahl Laden (zum Herstellen gerader und Gehrungsschnitte) und Lehren zur Teil- und Vollmontage, wie sie vom Autor Schnitzer im Heft 7/73 vorgeschlagen werden. Leider gibt es im Handel schon seit längerer Zeit keine flachgezahnte Laubsägeblätter für Metall. Die vom VEB Mechanik Arnstadt hergestellten rundverzahnten Laubsägeblätter sind nur bedingt für unsere feinen Arbeiten brauchbar.
Bei der Farbgebung der Modelle sollte man nur die Spritzmethode anwenden. Es muß ja nicht unbedingt eine Spritzpistole sein. Eine Fixierspritze oder ein Eigenbau-Zerstäuber zum Pusten nach der Bauanleitung des Autors Weber im Heft 6/69 erfüllt auch seinen Zweck.

3. Nachbildung konstruktiver Details

Es wird nicht zuletzt in dieser Fachzeitschrift immer wieder darauf hingewiesen, wie entscheidend im Modellbau das Detail ist. An sich gut gestaltete Modelle verlieren durch schlecht ausgeführte oder gar fehlende Details.
Gerade die vielen Bauteile im Brückenbau verlangen, daß man sich bemüht, alle Details nachzubilden. So wirkt ein zwischen zwei Pfosten oder Träger geklebtes L-Winkelprofil störend, wenn seine Anschlüsse nicht durch Knotenbleche oder Laschen motiviert werden. Dazu nun einige Ratschläge:

- Holz- und Kartonverbindungen lassen sich sauber und dauerhaft gestalten, wenn man die Klebstelle nach dem Verbinden mit einem Azeton-Pinsel betupft. Vorausgesetzt ist natürlich die Verwendung acetonlöslichen Klebers. („Mökol", „Duosan", „Kittifix" usw.) Am besten hat sich der Kleber „Mökol" bewährt. Durch das Azeton wird der Kleber aufgelöst und dringt infolge der Kapilarwirkung in die Poren und Fasern des Werkstoffs ein. Das Ergebnis ist eine saubere und dauerhafte Klebstelle, die sich auch bei der Farbgebung nicht durch helle Flecken, die wegen Nichtannahme des Lacks entstehen, bemerkbar macht.
- Holz und Kartonbauteile erhalten eine glatte Oberfläche, wenn man das ganze Modell mit einer Schicht von farblosem Latex oder, noch besser, mit verdünntem „Berliner Holzkaltleim" überzieht. Dünne Kartonbauteile werden dadurch außerdem stabiler.
- Die Nachbildung von Nietreihen bei Stahlbrückenmodellen aus Holz und Karton kann auf folgende Weise geschehen: Auf die Sichtfläche der Bauteile wird Hauhaltsfolie mit EPOSAL-Kleber aufkaschiert. Zuvor drückt man mit einer stumpfen Nadel von der Rückseite der Folie her die Nietreihen ein. Der Erfolg ist verblüffend. Abgesehen von den sauberen Nietreihen bekommt man eine metallische Oberfläche, die dem Modell einen natürlichen Charakter verleiht.
- Das Geländer der Holzbrücke von Bild 40 (Heft 6/75) besteht aus einem 10 mm breiten Streifen Klarsichtfolie, der so lang ist wie der Brückenüberbau. Darauf werden die Stäbe, Holme und Fußleisten mit einer Zeichenfeder (Scribent) mit Tusche aufgezeichnet. Das Ganze wird zwischen 0,5 mm dicke Geländerstangen aus Draht, die im Abstand von 30 mm auf dem Brückenobergurt befestigt werden, geschoben.

4. Einige ausgewählte Beispiele

Zum Abschluß möchte ich 2 ausgewählte Beispiele anführen, die anregen sollen, selbst schöpferisch zu werden.
Zunächst ist da eine Blechträgerbrücke nach den Bildern 30 und 31 (Heft 6/1975). Das Modell wurde nach den in diesem Artikel beschriebenen Methoden vollständig aus

Bild 42 Lagernachbildung bei einer Blechträgerbrücke; hier das feste oder auch als Blocklager bezeichnete Lager



Bild 43 ... und hier das bewegliche oder Doppelrollen-Lager

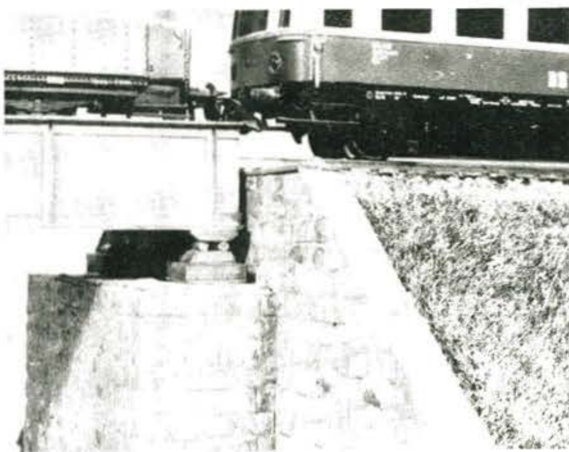
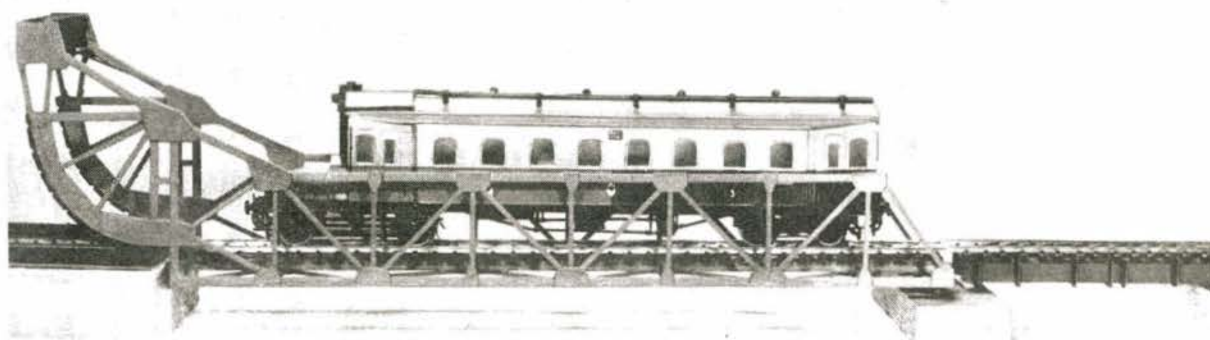




Bild 44 Zweifellos ist eine solche Klappbrücke auf einer Modellbahnanlage nicht nur ein Blickfang, sie kann zum Beispiel auch an einer Tür eine ideale Lösung sein

Karton und Zeichenpapier hergestellt. Angeregt durch die ausgezeichnete Stabilität des Modells und die hervorragende Gestaltungsmöglichkeit mit einfachen Mitteln, entschloß ich mich daraufhin, eine Fachwerkbrücke mit einer Stützweite von 52 cm nach derselben Methode anzufertigen. Hier wandte ich auch erstmals die Methode der aufkaschierten Haushaltsfolie zur Nietenherstellung an. Die Festigkeit und der äußere Eindruck des Modells sind hervorragend. Im Beispielsfall wurde das Modell einer Blechträgerbrücke mit offener Fahrbahn nachgebildet. Auf dem Titelbild des Heftes 3/1972 dieser Fachzeitschrift ist das Modell einer ähnlichen Brücke in Metallbauweise mit seitlich angebrachten Bahnsteigen und geschlossener Fahrbahn abgebildet. Dieses Modell des Modellbahnfreunds Schnitzer muß wegen der Bahnsteignähe ein durchgehendes Schotterbett aufweisen. Deshalb wurde die Fahrbahn nach unten durch Buckelbleche abgeschlossen.

Das zweite Beispiel bezieht sich auf die Bilder 44, 45 und 46. Angeregt durch einen Artikel von Klamp (5) baute ich für meine Nebenbahn eine Klappbrücke nach dem Schezer-System. Natürlich gibt es nur recht wenige



45

46

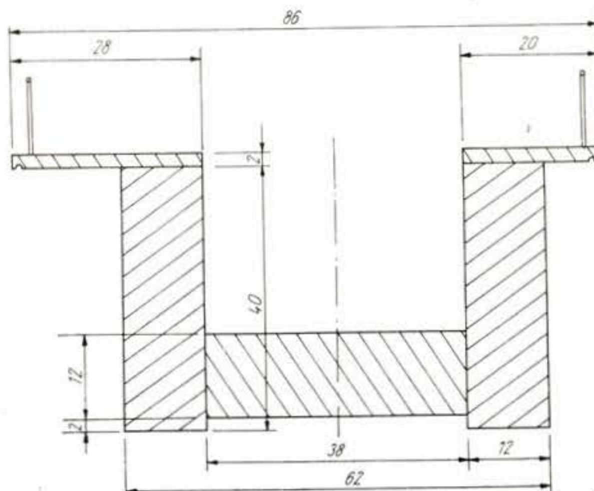


Bild 45 Die im Bild 44 gezeigte Klappbrücke in betriebsbereitem Zustand

Bild 46 So etwa kann man eine große 2gleisige Klappbrücke zum Überbrücken von Tür- oder Fensterlücken einbauen

Bild 47 1gleisige Eisenbahnbrücke mit Bahnsteig

Zeichnungen und Fotos: Verfasser



47

solcher Brücken. Deshalb darf man auch nicht mehr als 1 Exemplar auf seiner Anlage errichten. Die Bewegung des gesamten Überbaus und die damit verbundenen schaltungstechnischen Probleme — automatische Haltstellung des Gleissperrsignals bei geöffneter Brücke — beleben den Betrieb auf meiner Anlage erheblich. Der Antrieb erfolgt durch einen Langsamläufermotor über ein großes Zahnrad auf Stifte, die im Innern des Abroll-Kranzes in Zahnabstand angebracht wurden.
Als ich in (3) ein Foto einer Schezer-Klappbrücke in Baugröße 0 entdeckte, entschloß ich mich, eine Zeichnung anzufertigen, wie ich mir den Einsatz einer solchen Brücke vor Tür- oder Fensteröffnungen vorstelle (Bild 46).
Es ist doch wirklich bestechend: Beim Öffnen der Tür von außen wird ein Ruhekontakt geöffnet, der den Motor zum Bewegen der riesigen Brücke mit Strom versorgt. Unter leisem Brummen bewegt sich der Überbau in die Senkrechte, und Mutti kann ungehindert mit dem Kaffee-Tablett passieren! Ich hoffe, daß ich manchem Modellbahnfreund mit meiner Beitragsfolge einige Anregungen zum Brückenbau auf einer Anlage gegeben habe.

Übersicht über Beiträge über den Modellbahnbrückenbau

Autor	Titel	Quelle
Autorenkollektiv	Die Brücken	„Stählerne Straßen", transpress
Barthel	Brücken – Viadukt – Tunnel	„Modellbahn und Landschaft", transpress
Fromm	Brücken auf Modellbahnanlagen	„Der Modelleisenbahner", 1959, Hefte 2 und 3
Gerlach	Brücken und Viadukte	„Modellbahn-Handbuch", transpress
Hesse	Brückenbau – leicht gemacht	„Das Signal", 1966, Heft 18
Kaplik	Bauanleitung für eine Feldwegbrücke	„Der Modelleisenbahner", 1966, Heft 10
Neumann	Eisenbahnbrücken	Eisenbahn-Jahrbuch 1966, transpress
Pörschmann	Wir bauen eine Brücke	„Der Modelleisenbahner", 1963, Heft 5
Pruschinsky	Backsteinbrücken-Baustelle	„Das Signal", 1964, Heft 11
Schnitzer	Vorbildnahes Fahrgeräusch auf Modellbahnbrücken	„Der Modelleisenbahner", 1972, Heft 1
Schnitzer	Eindrücken von Rundnietköpfen in dünne Blechteile	„Der Modelleisenbahner", 1972, Heft 5
Schnitzer	Tips für den Modellbau von Brücken	„Der Modelleisenbahner", 1973, Heft 7
Trost	Brücken	„Kleine Eisenbahn – ganz groß"
Weyrauch	Brücken für die Modelleisenbahnanlage	„Der Modelleisenbahner", 1955, Hefte 7 und 8

Quellenverzeichnis
(1) „Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen", Berlin, 1935
(2) Gerlach, „Modellbahn-Handbuch", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1965
(3) „Miniaturbahnen", MIBA-Verlag, Nürnberg, Heft 12/1955
(4) „Miniaturbahnen", MIBA-Verlag, Nürnberg, Heft 1/1966
(5) Klamp, „Wir bauen eine Klapp-Brücke", „Miniaturbahnen", MIBA-Verlag, Nürnberg, Hefte 15 und 16/1955
(6) „Modell-Eisenbahn-Bau", Modellbau-Verlag München, 14. Heft, 1950/51
(7) „Modellbau und Basteln", Verlag Junge Welt, Heft 3/1965
(8) Weber, „Das Kleben von Metallen und seine Anwendung beim Modellfahrzeugbau", „Der Modelleisenbahner", 1972, Heft 7

Ing. GÜNTHER FIEBIG (DMV), Dessau

Über die Berlin-Anhaltische Eisenbahn (4)

Die erste Eisenbahn in Dessau

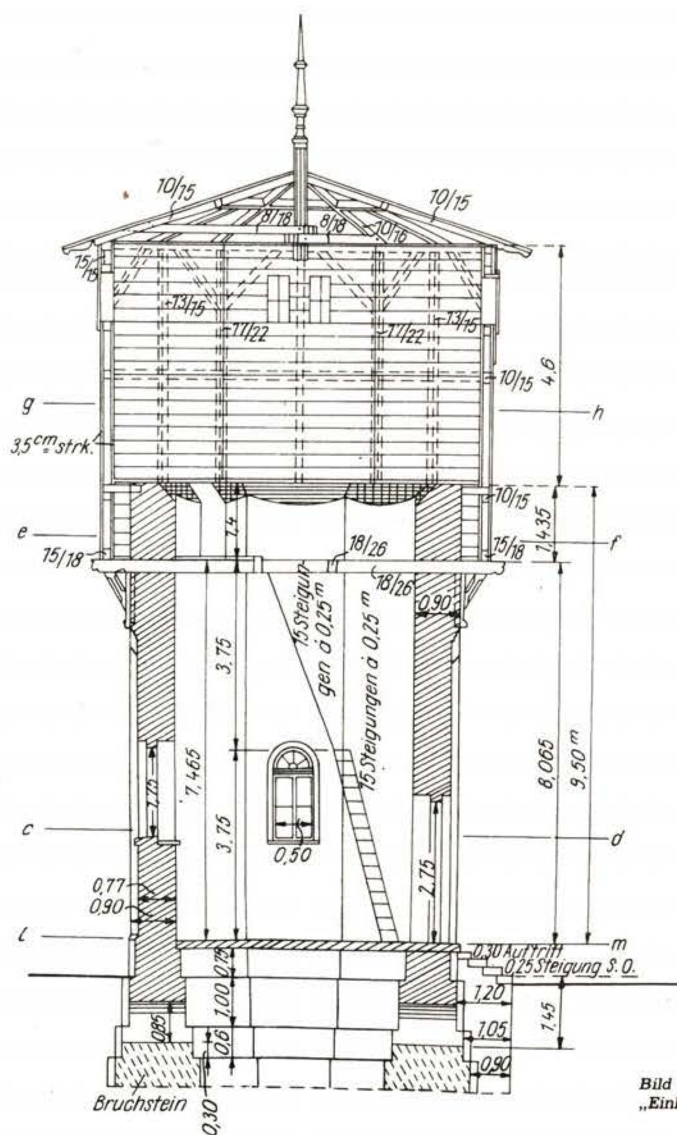
Ende April 1838, zur Zeit der Vorverhandlungen über die Konzession der BAE, befanden sich unter den Frachten eines Fuhrwerks drei Kisten, abgeschickt vom Bankier Meyer, einem der Initiatoren der Bahn, bestimmt für den Herzog Leopold Friedrich von Anhalt-Dessau, bzw. dessen Sohn, dem Erbprinzen Friedrich. Inhalt dieser Kisten waren Modelle der Lokomotive „Adler", sowie eines Personen- und Güterwagens der ersten deutschen Eisenbahn Nürnberg—Fürth. Das Geschenk wurde dankend angenommen, und so war die erste Eisenbahn in Dessau „en miniature" — eine „Modelleisenbahn". Nun, es hätte dieses Geschenks nicht bedurft. In Anhalt-Dessau war damals die frühkapitalistische Entwicklung vorangeschritten. Der Herzog war daher selbst am Bau einer Eisenbahn, die sein Land mit Berlin, Magdeburg, Halle, Leipzig und Dresden verband, stark interessiert. Die Tatsache, daß das erste Projekt des Bahnkomitees, die Bahn von Berlin aus nach Riesa zu bauen, um mit dem aufstrebenden Sachsen eine günstigere Verkehrsverbindung zu schaffen, von der preußischen Regierung abgelehnt wurde, um dafür mit den preußischen Städten Magdeburg und Halle eine Verbindung herzustellen, konnte deshalb dem anhaltinischen Fürsten nur willkommen sein. Die Konzessionen der beteiligten Regierungen Preußens, Anhalt-Dessaus und Anhalt-Cöthens wurden erteilt und ein Staatsvertrag, der die Zollschranken für die durchgehenden Eisenbahntransporte beseitigte, geschlossen. Die sich bisher „Berlin-Sächsische Eisenbahn" nennende Gesellschaft erhielt dann auch den Namen „Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft". Der Bau der Strecke wurde, nachdem man das erforderliche Aktienkapital aufgebracht hatte, schnell vorangetrieben. Am 3. Juni 1839 erfolgte in Dessau der erste Spatenstich. Die neue Bahn sollte von Berlin aus über Jüterbog, Wittenberg, Roßlau, Dessau nach Cöthen führen. Die Geländeverhältnisse waren günstig, denn der Fläming bot keine nennenswerten Schwierigkeiten, die Elbe wurde bei Roßlau auf der bestehenden Straßenbrücke mit überquert und ein Damm von der Elbebrücke bis Dessau — mit den entsprechenden Durchlässen für die



Bild 1 Der erste Bahnhof in Dessau — ein umgebauter Gasthof



Bild 2 Zug der BAE bei Dessau, etwa um 1850 (Aus „Uns gehören die Schienenwege")



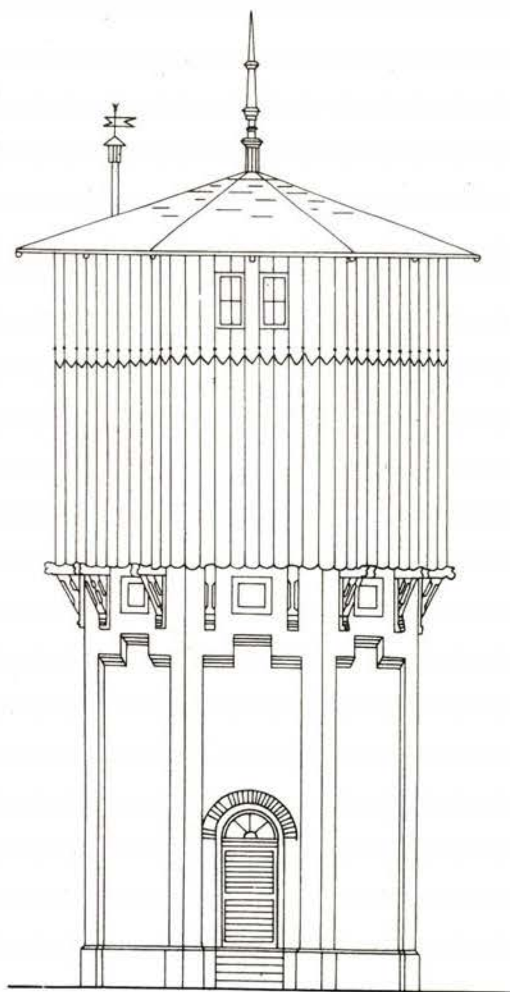


Bild 3 Wasserturm der BAE in Dessau, etwa 1865 errichtet; eine Art „Einheitstyp" der BAE

Repros: Verfasser

Mulde und das Hochwasser beider Flüsse — gebaut. In Cöthen wurde der Anschluß an die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn erreicht und von Anfang an ein Wagenübergang vorgesehen. Beide Bahnen beschafften einen gemeinsamen Park von etwa 100 Equipagen-, Bagage- und Lastwagen. Gleichzeitig wurden die erforderlichen Anlagen, Empfangsgebäude, Lokomotivschuppen und -behandlungsanlagen in Dessau errichtet. Die ersten Lokomotiven waren auf dem Wasserwege, also auf der Elbe, aus England kommend, in Dessau angelangt und wurden sofort von einem englischen Mechaniker montiert. Aufsehen bei der Bevölkerung Dessaus erregte der erste Lokomotivführer, ebenfalls ein Engländer, der infolge vieler Verbrühungen und Verbrennungen voller Narben war. Am 14. Juli 1840 wurde die erste Lokomotive versuchsweise in Dessau bewegt und am 15. Juli die erste Fahrt nach Öffnen der Pforte des Bahnhofs Dessau bis etwa Alten ausgedehnt. Schließlich am 30. Juli 1840 fand dann die offizielle Probefahrt statt. In einer zeitgenössischen Darstellung lesen wir: „... die Lokomotive stand mit Laub- und Blumengewinden bereit, geheizt, soldelnd und brodelnd, des Augenblicks harrend, wo sie ihre Kraft zeigen sollte". Vor Fahrtbeginn wurde die Lokomotive noch auf den Namen „Hirsch" getauft. Am 30. August 1840 fand die offizielle Einweihungsfahrt auf der Strecke Dessau—Cöthen statt. An der Spitze des Zuges befanden sich die beiden Lokomotiven „Hirsch" und „Ascania", und statt der vorgesehenen 6 Wagen mußte man 8 anhängen. Militärmusik und Kanonendonner bildeten eine Geräuschkulisse dazu.

Am 1. September 1840 erfolgte die Betriebseröffnung des ersten Teilabschnitts der BAE. Bereits am 26. August 1840 war folgende Anzeige dazu in einheimischen Zeitungen erschienen: „Bekanntmachung. Eröffnung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zwischen Dessau und Cöthen. Die vorbezeichnete Strecke dieser Bahn wird von Dienstag, den 1. September c. ad. dem Verkehr eröffnet werden, wodurch sich die Fahrten von Dessau aus denen der Magdeburg—Cöthen—Halle—Leipziger und Leipziger—Dresdner Eisenbahn anschließen werden..."

In diesem Zusammenhang ist auch noch eine andere Anzeige interessant, die 3 Tage später erschien: „**Extrafahrt** von Dessau nach Cöthen (1503) Montag, den 31ten d. M., am Tage der Einweihung der Eisenbahn von Dessau nach Cöthen, Morgens um 1/2 8 Uhr, wird ein **Personenwagen** mit vier Pferden im schnellsten Trabe aus dem Gasthause ‚Zum Erbprinzen' in Dessau abgehen und gleich nach Ankunft der Dampfwagenzüge von Leipzig und Magdeburg abermals im schnellsten Trabe zurückkehren. Zu dieser letzten Fahrt mit Pferden ladet ergebenst ein Ernst Wittmann". Wie sehr der Herzog von Anhalt-Dessau am Bahnbau zum eigenen Wohle interessiert war, zeigt folgende Aufstellung: Insgesamt steuerte er 236 000 Taler zu, er zahlte eine erhebliche Summe zum Aktienkapital hinzu, stellte Grund und Boden zur Verfügung und lieferte das Holz für die Brücken. In Scharen strömten Arbeiter zu den Baustellen, mehr als beschäftigt werden konnten. Das bereitete den Polizeigewaltigen viel Kopfschmerzen. Es wurde daher manche Anordnung erlassen, die den Zustrom beschränken und die beschäftigten Arbeiter reglementieren sollte. Über ihre Lage und ihr Schicksal liest man in den Akten jedoch nur sehr wenig.

Mit dem Eröffnungszug am 1. September 1840 begann der öffentliche Verkehr auf dem ersten Teilabschnitt der BAE. Die Fahrpläne waren mit denen der MCHL-Eisenbahn abgestimmt. Zwischen Dessau und Cöthen verkehrten täglich 2 Zugpaare (ab Dessau 7.15 früh und 3.15 Uhr nachmittags; ab Cöthen 8.15 früh und 4.15 Uhr nachmittags). Die Fahrtdauer für die 21,3 km lange Strecke betrug 30 Minuten. In Cöthen hatten die Reisenden jeweils 15 Minuten Zeit zum Umsteigen. Die Fahrpreise: für die 1. Klasse 15, für die 2. Klasse 11 1/4 und für die 3. Klasse 7 1/2 Silbergroschen, 40 Pfund (20 kg) Reisegepäck eingeschlossen. Bei den ersten Personenwagen waren die der 1. und 2. Klasse überdacht, die für das einfache Volk nur mit Holzbänken ausgestatteten der 3. Klasse jedoch offen. Bereits am 11. November 1840 legte die BAE die erste „billige Extrafahrt" von Dessau nach Cöthen ein. Am 18. November 1840 fuhr als Sonderzug anläßlich einer Opernvorstellung in Cöthen für die Dessauer Besucher der erste Nachtzug der BAE. Darüber liest man: „Diese konnten dadurch das Piquante einer Bahnnachtfahrt mit Beleuchtung genießen". Die heutigen Zwischenstationen zwischen Dessau und Cöthen wurden erst Jahre später nach und nach eingerichtet, so daß damals in der Anfangszeit die Züge hier durchfuhren.

(Fortsetzung folgt)

Rezension

„75 Jahre mit dem ‚Rasenden Roland' durch die Insel Rügen", DMV der DDR, BV Greifswald, 34 Seiten, 27 Abb., 15 Skizzen, Preis 3,— M

Besonders von Schmalspurbahnen liegen broschürte Dokumentationen vor, die durch die Initiativen von Mitgliedern des DMV aufgelegt werden konnten. Es ist dahr erfreulich, wenn eine weitere Lücke in der Darstellung von Schmalspurbahnen durch die o. g. Broschüre geschlossen werden konnte. Kenner nördlicher Bahnen von der bekannten Arbeitsgemeinschaft „Verkehrsgeschichte" Berlin des DMV habenden Text zusammengetragen, der BV Greifswald zeichnet als Herausgeber verantwortlich.

Die Broschüre läßt sich grob in drei Teile gliedern: Historischer Überblick zu den beiden Schmalspurbahnen auf Rügen, Streckenbeschreibung von Putbus bis Göhren und Tabellenwerk. Hervorragende Wiedergabe historischer und zeitgenössischer Fotos, auch von der Strecke Bergen—Altenkirchen, sicher bedingt durch das Kunstdruckpapier, sowie Zeichnungen von Lokomotiven und Wagen ergänzen die Textdarstellung vorzüglich.

Während das Titelbild in der Qualität abfällt, ist die Abbildung einer Zettelfahrkarte von Stralsund über Garz nach Göhren eine „Pointe" für jeden Schmalspurfreund.

Wenn auch bei der Textdarstellung eine dreifache Arbeitsteilung zu erkennen ist, der erste und letzte Abschnitt sprachlich etwas verbesserungswürdig („wurde", „grüßen"!) wäre, ist viel Wärme für die Rügensche Schmalspurbahn-Romantik in den Zeilen der Verfasser zu spüren. Das kommt besonders im Kapitel „Strecke und Landschaft" zum Ausdruck.

Diese Broschüre ist jedem Eisenbahnfreund und auch dem Modelleisenbahner willkommen!

Reiner Preuß (DMV), Berlin

WOLFGANG BAHNERT (DMV), Leipzig

Linienverlängerung bei den Leipziger Verkehrsbetrieben

Am 23. Dezember 1974 übergaben die Leipziger Verkehrsbetriebe einen neuen Straßenbahn-Streckenabschnitt seiner Bestimmung. Die Linie 16 fährt nun nicht mehr nur bis zur Station „Märchenwiese", sondern 1,5 Kilometer weiter bis Lößnig.
Leipzigs Oberbürgermeister, Dr. Karl-Heinz Müller, gab an diesem Tag pünktlich um 12.00 Uhr der ersten „16" freie Fahrt über die 2gleisig ausgebaute Strecke. Erste Fahrgäste waren Bauarbeiter, Mitarbeiter der Leipziger Verkehrsbetriebe und Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens.
Dem Gelenkzug 1127 folgten ein historischer Zug der „Blauen", ein Triebwagen der „Roten" und ein moderner Tatra-Triebwagen. Die historischen Fahrzeuge haben in mühevoller und jahrelanger Kleinarbeit Freunde der Gruppe „Nahverkehr" der AG „Friedrich-List", Leipzig, des DMV wieder in ihren Originalzustand hergerichtet. Zur Feier des Tages fuhren die Freunde in historischen Uniformen, wie sie in jener Zeit der „Großen Leipziger Straßenbahn" und der „Leipziger Electrischen Straßenbahn" getragen wurden. Für die neue Trasse mußten die Arbeiter des VE Verkehrs- und Tiefbaukombinats einen 300 m langen Damm aufschütten und 190 Großverbundplatten verlegen.
10 000 Tonnen Kies, 4000 Tonnen Grobschlag, 80 Fahrleitungsmaste, 5500 m Fahrleitung und 13 km Kabel waren für dieses Bauvorhaben erforderlich.
Durch die Verlängerung der Linie 16 haben sich die Verkehrsbedingungen für die Bewohner des großen Neubaugebiets im Süden der Messestadt wesentlich verbessert, ein schönes Geschenk für rund 15 000 Leipziger!

Bild 1 Das gehört der Vergangenheit an: Endstation der Linie 16 der LVB „Märchenwiese"!

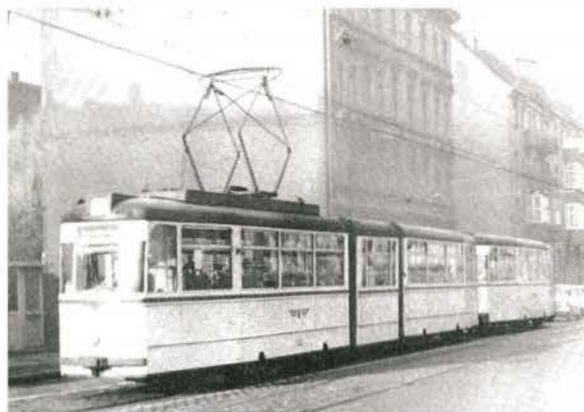


Bild 3 Zur Einweihungsfahrt gesellten sich auch 2 Old-timer in Richtung Lößnig; hier der historische Triebwagen Nr. 500 der „Blauen" mit Beiwagen



Bild 2 Der erste Zug der Linie 16 befährt den neuen Streckenabschnitt bis zur Endstation „Lößnig", aber noch ist das weiße Band nicht durchgeschnitten!



Bild 4 ... und hinter ihm fuhr der Triebwagen Nr. 179 der „Roten". Den Abschluß des Konvois bildete ein moderner Tatrawagen der LVB.
Fotos: Verfasser



Ing. LOTHAR SCHULTZ (DMV), Rostock-Warnemünde

125 Jahre Eisenbahn in Rostock

Die heutige Bezirksstadt Rostock erhielt am 24. Juni 1218 das Stadtrecht. Sie liegt am Kreuzungspunkt zweier wichtiger Verkehrswege, und zwar in Nord-Süd-Richtung des Wasserwegs von der Ostsee auf der Warnow in das Hinterland und in Ost-West-Richtung einer bedeutenden Handelsstraße.
Heute bewohnen die Stadt 220 000 Einwohner, das sind doppelt so viel wie im Jahre 1946. Das beweist das stürmische Wachstum der Industrie und des Handels in der Ostsee-Metropole.

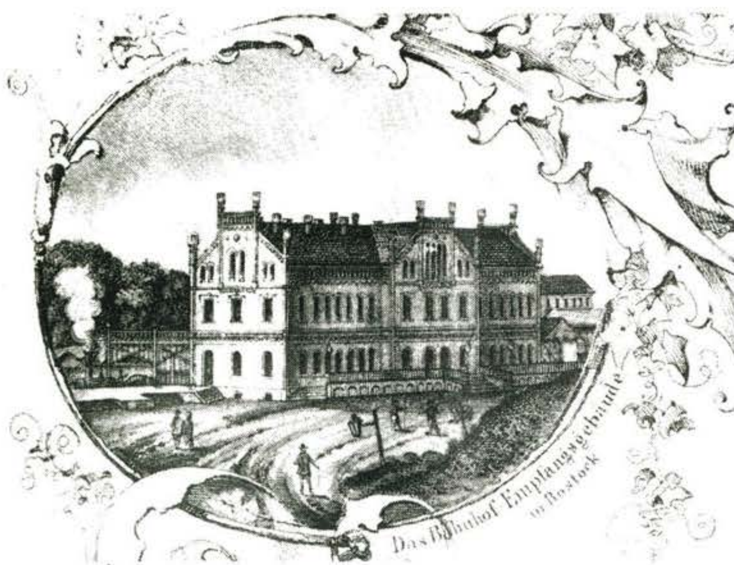


Bild 1 Zeitgenössische Darstellung des Rostocker Bahnhofs um 1855

Fotos: Archiv Rbd Schwerin (1) Eschenburg, Warnemünde (2)
Repro: Eschenburg, Warnemünde (1)
Zeichnung: Verfasser

Bild 2 Der Rostocker Central-Bahnhof



Neben dem Beginn des Landstraßenbaus wurde am 10. März 1846 die Konzession zum Bau eines Eisenbahnnetzes in Mecklenburg erteilt. Die ersten Streckeneröffnungen zeigen die Bemühung, einen Anschluß an das damals bereits teilweise bestehende deutsche Eisenbahnnetz zu schaffen. Als erste Strecke auf Mecklenburger Boden wurde ein Teilstück der Berlin-Hamburger Eisenbahn, der Abschnitt Ludwigslust-Hagenow-Boizenburg, am 15. Oktober 1946 eröffnet. In der Eröffnung der Gesamtstrecke sahen die Seestädte Wismar und Rostock eine handelspolitische Gefahr, sie verstärkten deshalb Bemühungen um ihren Anschluß an das Eisenbahnnetz. Nach der Eröffnung der Strecken Hagenow-Schwerin am 1. Mai 1847 und Schwerin-Wismar am 12. Juli 1848 konnte dann die Strecke Bad Kleinen-Rostock am 13. Mai 1850 in Betrieb genommen werden. Noch im selben Jahr reisten von Rostock 26 547 Personen ab. Im Jahre 1860 war diese Zahl schon auf 49 077 angestiegen, wovon 333 die I. Klasse, 13 671 die II. Klasse, 31 656 die III. Klasse und 1417 die IV. Klasse benutzten. Die Flächenerschließung des Rostocker Raums übernahmen Nebenbahnstrecken, und zwar ab 22. Dezember 1883 Wismar-Rostock, ab 1. Juni 1889 Rostock-Ribnitz-(Stralsund) und ab 16. Dezember 1895 Rostock-Tribsees mit Saßnitz-Tessin.

Sie alle endeten im ersten Rostocker Bahnhof, dem „Friedrich-Franz-Bahnhof" auf den „Bleicherwiesen". Doch bald schon erwies sich diese Anlage als zu klein. So wurde sie seit 1906 als Güterbahnhof genutzt.
Die Eisenbahn- und Dampfschiffs-Aktiengesellschaft „Deutsch-Nordischer-Lloyd" eröffnete am 1. Juli 1886 die Eisenbahnstrecke Warnemünde-Rostock-Laage-Waren/M-Neustrelitz als kürzeste Verbindung nach Berlin, die schnell eine internationale Bedeutung gewann. Interessant hierbei ist, daß diese Strecke von einer belgischen Eisenbahnbau-Gesellschaft erbaut wurde. Am 1. Oktober 1903 wurde nach Einstellung des Postdampferverkehrs die Eisenbahn-Trajektverbindung zwischen Warnemünde und Gedser mit den Fährschiffen „Friedrich Franz IV." und „Princess Alexandrine", die noch ein offenes Verdeck besaßen, eröffnet. Damit war der ungebrochene Verkehr zwischen Berlin und Kopenhagen möglich geworden.
Der ehemalige Lloyd-Bahnhof, später Zentralbahnhof benannt, wurde in den Jahren 1893—1906 schrittweise zum Personenbahnhof umgebaut. Gleichzeitig erfolgte die Umgestaltung des „Friedrich-Franz-Bahnhofs" zum Rostocker Güterbahnhof.
Im Jahr 1900 verkehrten auf dem Rostocker Zentralbahnhof bereits 64 Züge im täglichen Regelverkehr. 1853 erfolgte der Gleisanschluß zum Stadthafen. Damit war die Voraussetzung zur weiteren Entwicklung dieses Umschlagplatzes gegeben. Die Lloydbahn eröffnete im Konkurrenzkampf 1889 einen eigenen Hafenanschluß vom westlichen Bahnhofskopf des (Haupt-)Bahnhofes über den Vögenteichplatz, der aber Mitte der dreißiger Jahre wieder stillgelegt wurde.
Im Jahr 1913 erhielt das Vorgebäude des jetzigen Hauptbahnhofes einen Vorbau, der bis heute unverändert erhalten geblieben ist. Das Mittelempfangs- und Vorgebäude haben hingegen durch Kriegsschäden und deren vereinfachte Beseitigung heute nicht mehr ihr ursprüngliches Aussehen. Nach dem Umbau dienten die Bahnsteige 3 und 8 dem Durchgangsverkehr Warne-



Bild 3 Die Warnemünder Fähranlagen um 1935

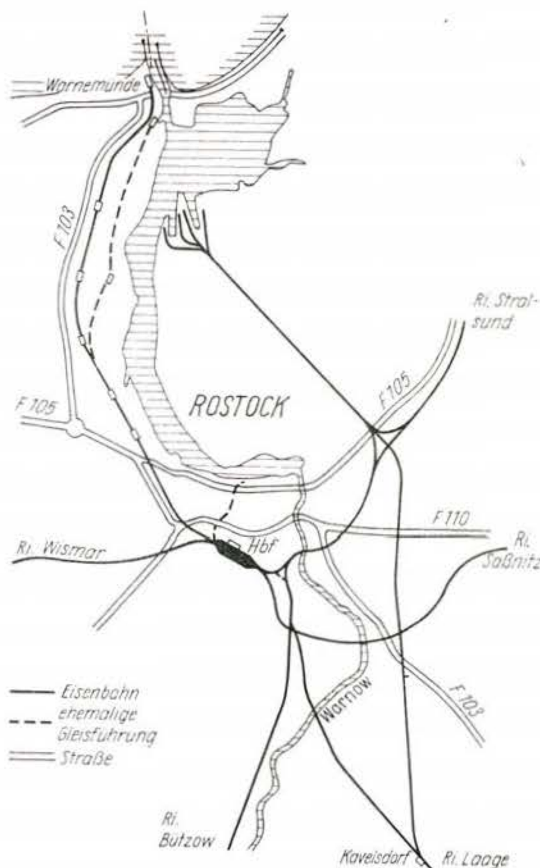
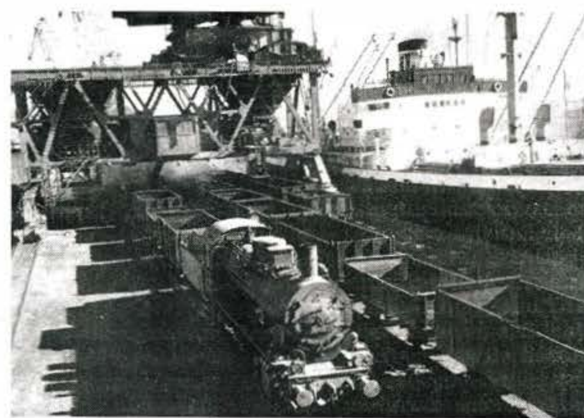


Bild 5 Die Eisenbahn im Raum Rostock

münde-Berlin bzw. den Zügen in der Gegenrichtung. Die Bahnsteige 4, 5 und 7 sind den Richtungen Stralsund/Güstrow/Tribsees und 11 und 14 den Richtungen Wismar sowie dem Vorortverkehr nach Warnemünde vorbehalten. Der Bahnsteig 1 war für Sonderzüge vorgesehen, während vom Bahnsteig 9 Verstärkungs- und Ausflugszüge in Richtung Bad Doberan abfuhren. Der heutige Inselbahnsteig 9/10 wurde 1913 gebaut, der Personentunnel verlängert und in den zwanziger Jahren überdacht. Die 3 mechanischen Stellwerke der Bauart „Stahmer" wurden 1922 bzw. 1924 errichtet. In den gleichen Zeitraum fällt auch der Neubau des Bahnbetriebswerkes am Dahlwitzhofer Weg zwischen den ursprünglich getrennten Ein- und Ausfahrgleisen in Richtung Schwaan. Das alte Bw an der Herweghstraße wurde zunächst als

Bild 4 Anlagen des Rostocker Überseehafens



Werkstatt und später als Kraftwagenbetriebswerk genutzt. Es ist aber nicht zu verwechseln mit dem ersten Bw, das Zentralwerkstatt, später Raw, und nach 1945 schließlich das heutige Dieselmotorenwerk wurde.
Ende des 19. Jahrhunderts vergrößerte sich das Stadtgebiet derart, daß es durch Nahverkehrsmittel erschlossen werden mußte, was auch gewinnbringend wurde. Am 16. Oktober 1881 fuhren erstmals von Pferden gezogene Straßenbahnwagen der „Mecklenburgischen Straßen-Eisenbahngesellschaft" durch die Stadt. Zu Pfingsten, am 23. Mai 1904, fuhr dann die erste elektrische Straßenbahn der Rostocker Straßenbahn-AG mit 3 Linien.
Im Vorortverkehr zwischen Rostock und Warnemünde verkehrten im Sommer 1904 bis zu 49 Züge bei einer Reisezeit von 22 Minuten und 3 Unterwegshalten in Park- (heute Klement-Gottwald-)Straße, Bramow und Schmarl. In den dreißiger Jahren wuchs dieser Verkehr weiter an, so daß bereits damals von einem dampfbetriebenen Vorortbahnverkehr nach Berliner Vorbild um die Jahrhundertwende gesprochen werden kann. Hier sei erwähnt, daß für diesen Vorortverkehr Lokomotiven der Baureihe $75^{10\text{-}11}$ der DR zum Einsatz kamen (bad. Herkunft!). Nach der Zerschlagung des Faschismus vor 30 Jahren waren Rostocks Wohn- und Industriegebiete stark zerstört. Zuerst wurde der Stadthafen wieder aufgebaut, dann folgten die Industrie- und Eisenbahnanlagen. Nach der Grundsteinlegung für den Wiederaufbau der Stadt Rostock durch den damaligen Ersten Sekretär des ZK der SED, Walter Ulbricht, am 30. Januar 1953 entwickelte sich die Seestadt schnell zur Metropole des 1952 gebildeten Küstenbezirkes, im gleichen Tempo ging auch die Entfaltung des gesellschaftlichen Lebens vor sich.
Als bedeutendstes Verkehrsbauvorhaben entstand der Überseehafen, dessen Grundsteinlegung 1957 erfolgte. Für die DR entstand dadurch ein neuer moderner

Hafenbahnhof von 4 Kilometern Länge. In diesem Zusammenhang erfolgte auch der Wiederaufbau der alten Lloyd-Bahnstrecke bis Neustrelitz, allerdings mit umfangreichen Linien- und Gradientenverbesserungen, so daß sie heute mit Geschwindigkeiten von 120 km/h befahren werden kann.

Durch eine Neubaustrecke von Kavelstorf zum Hafenbahnhof wurde der Anschluß an die Berliner Strecke hergestellt. Für diese als Gesamtabschnitt geschaffene Abfuhrmagistrale waren zahlreiche Kreuzungsbauwerke und große Erdbewegungen erforderlich.

Als größte Vorhaben für einen rationellen Betriebsablauf wurden in den Jahren 1968/69 eine Gleisfeldrekonstruktion des Hauptbahnhofes und der Bau eines zentralen Gleisbildstellwerkes realisiert. Dieses wurde am 20. Jahrestag der DDR, am 7. Oktober 1969 in Betrieb genommen. In diesem neuzeitlichen Stellwerk wurde weiterhin die Fernsteuerzentrale für den Abschnitt Rostock-Neustrelitz eingerichtet. Die Komplettierung erfolgte mit einer Prozeßrechenanlage, deren Probebetrieb am 25. Jahrestag der DDR aufgenommen wurde. Diese Anlage zur automatischen Zuglenkung umfaßt den Bereich von Rostock bis nach Waren/Müritz mit 108 Weichen und 107 Signalen. Für den Einsatz moderner Großfähren wurden die Fähranlagen in Warnemünde umgebaut. Die DR setzt hier das Fährschiff „Warnemünde" ein. Im Zuge des Neuaufbaus der Stadtteile Lütten Klein, Evershagen und Lichtenhagen war der Ausbau des Vorortverkehrs zu einem Stadtbahnverkehr eine unbedingte Notwendigkeit geworden (siehe Heft 2/1975, S. 30).

In Erfüllung der Aufgabenstellung des VIII. Parteitages der SED wird die Rostocker S-Bahn weiter schrittweise zu einem attraktiven Nahverkehrsmittel ausgebaut werden.

Eine umfassende Rekonstruktion des Hauptbahnhofs mit neugestalteten Bahnsteiganlagen und neuem Empfangsgebäude wird auf Grund der immer größer werdenden Anforderungen neben einem Neubau eines Ortsgüter- und Betriebsbahnhofs zu den nächsten Aufgaben zählen.

Literatur:

Archivmaterialien der Rbd Schwerin, Rabe, U. „750 Jahre Rostock" in DET 6/68,

Ostseezeitung 228/74,

NNN 1971 „Mit 1 PS durch die Straßen Rostocks"

GÜNTHER FEUEREISSEN (DMV), Plauen

Vorbildgerechte zugbediente Vollschrankenanlage

Bereits seit einiger Zeit ist eine Vollschrankenanlage mit Schwingankerantrieb im Handel. Soll diese Schranke durch den Zug bedient werden, so ist der Schaltungsaufbau für eine 1gleisige Strecke mit Zweirichtungsverkehr einfach (Bild 1). Will man jedoch die Schranke durch Züge auf einer 2gleisigen Strecke bedienen, dann müssen bestimmte Bedingungen erfüllt sein. Diese lauten:

1. Der zuerst eintreffende Zug muß die Schranke schließen.
2. Der den Schrankenbereich zuletzt verlassende Zug muß sie wieder öffnen.
3. Bei eventuellen Zugbegegnungen im Schrankenbereich muß der ihn als letzter verlassende Zug die Öffnung der Schranken bewirken.
4. Der Anschluß einer bei zugbedienten Vollschrankenanlagen vorbildgerechten Haltlichtanlage muß möglich sein.

Die Bedingungen 1—3 sind bei Verwendung des handelsüblichen Schwingankerantriebes besonders schwer erfüllbar! Das erklärt sich daraus, daß dasselbe Signal (Impuls) sowohl das Schließen als auch das Öffnen der Schranken bewirkt. Aus diesem Grund muß am Antrieb noch ein weiteres Nockenrad angebracht werden. Dieses wird mit dem Kontaktsatz nach Bild 2 angefertigt. Bei

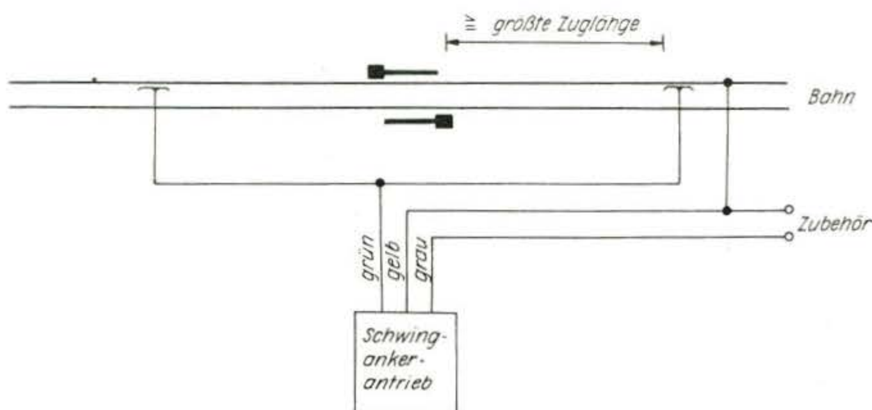


Bild 1

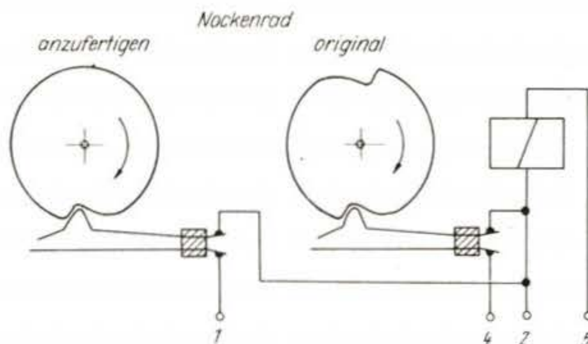
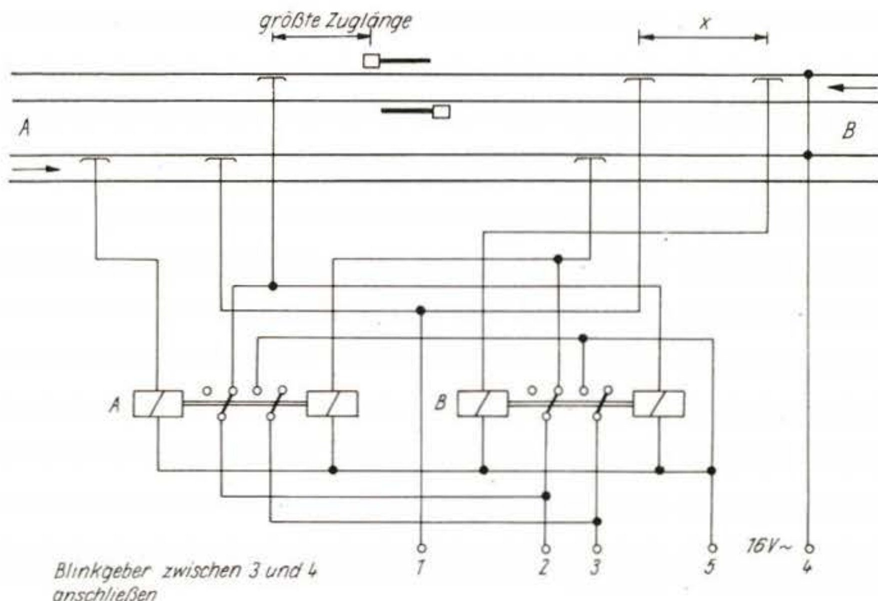


Bild 2

geschlossener Schranke müssen diese Kontakte geöffnet sein.

Die Schaltung der Schrankenanlage zeigt Bild 3. Beim Einbau der Zugeinwirkungsstellen ist darauf zu achten, daß die Länge × von der Höchstgeschwindigkeit der Züge und von der Drehzahl des Schwingankermotors abhängig ist. Der Schrankenantrieb muß in der Zeit, in der der schnellste Zug diesen Abschnitt × zurücklegt, mit Sicherheit von der geschlossenen in die offene Endstellung laufen. Das ist wichtig, wenn ein Zug aus Richtung A den 3. Kontakt überfahren hat und sich die Schranke nun langsam öffnet, während zur gleichen Zeit ein anderer Zug aus Richtung B in den Abschnitt × einfährt. Der

Bild 3



Zeichnungen: Verfasser

2. Kontakt (Schließkontakt) ist erst funktionsfähig, wenn die Schranke die offene Endstellung erreicht hat. Hat dagegen der Zug aus B den für ihn zutreffenden 1. Kontakt eher erreicht als der Zug aus A seinen 3. Kontakt, dann bleibt die Schranke geschlossen. Bei einer Durchfahrt spielen sich folgende Vorgänge ab: Ein Zug aus A schaltet über den 1. Kontakt das Relais A um. Dadurch wird die Haltlichtanlage eingeschaltet und der 3. Kontakt (Öffnungskontakt) für das Gleis aus B abgeschaltet. Ein eventuell von dort verkehrender Zug kann beim Passieren dieses Kontaktes daher die Schranken nicht öffnen. Der Zug aus A überfährt den 2. Kontakt, und die Schranken schließen sich. Beim Überfahren des 3. Kontaktes wird die Haltlichtanlage ausgeschaltet und es werden die Schranken geöffnet, falls nicht inzwischen ein Zug aus B seinen 1. Kontakt befahren hat.

Die beiden Relais sind Impulsrelais mit Endabschaltung aus dem Sortiment des VEB Berliner TT-Bahnen (in Bild 3 wurde die Endabschaltung zwecks besserer Übersichtlichkeit nicht eingezeichnet).

Für den Blinkgeber empfiehlt sich die handelsübliche Ausführung, da die Warnkreuze mit Glühlampen dort gleich dabei sind.

Metallradsätze können eingesetzt werden, wenn die Zuglänge und die Geschwindigkeit so abgestimmt sind, daß der letzte Metallradsatz eines über den 3. Kontakt fahrenden Zuges diesen verlassen hat, bevor die Schranke in die offene Endstellung geht.

Die Schaltung erfüllt die an sie gestellten Anforderungen, sie arbeitet sicher. Die Wirkungsweise des nacheinanderfolgenden Einschaltens des Haltlichts und des langsamen Schließens bzw. Öffnens der Schranken entspricht genau dem Vorbild.

Dipl.-Ing. MANFRED NEUMANN, Dresden

Eine Kupplungsvariante für TT

Seit Jahren tauchen in der Modellbahn-Fachpresse immer wieder Kupplungsprobleme auf. Jedem Kupplungssystem lassen sich dabei eine Reihe von Vor- und Nachteilen zuordnen, so daß eine „Ideal-Kupplung" wohl noch offensteht. Die hier beschriebene Variante soll kein Provisorium darstellen, sondern sie soll neben einem besseren optischen Eindruck und höherer Betriebstüchtigkeit eine Standardisierungsmöglichkeit aufzeigen, die auch leicht von einem weniger geübten Bastler verwirklicht werden kann.

1. Vergleich zwischen den N- und TT-Kupplungen

Neben der hohen Betriebstüchtigkeit einer Kupplung ist das äußere Bild eines Modellbahn-Zuges ausschlaggebend. Der Pufferabstand soll möglichst gering sein. Vergleicht man nun die N- mit der TT-Kupplung, so stellt man neben der Zierlichkeit der N-Kupplung eine verblüffend einfache Lösung hinsichtlich ihrer Ausführung fest. Obwohl die TT-Kupplung relativ betriebssicher ist, kann es dennoch zum Entkuppeln der Fahrzeuge kommen, wenn

— die Kupplung nicht exakt justiert ist,
— größere Unebenheiten im Gleis
— ein größerer Schienenstoß oder
— kein exakter Neigungswinkel vorhanden sind.

Vor allem bei geschobenen Zügen kann es in Gleisbögen zum Verklemmen der Kupplung und damit zu Entgleisungen kommen. Außerdem ist der Abstand der Fahrzeuge untereinander mit 8 mm zu groß.

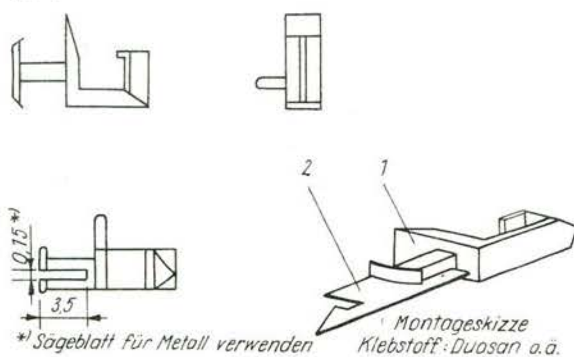
2. Umbau der Kupplung

Resultierend aus diesen Darlegungen liegt deshalb der Versuch nahe, die N-Kupplung auch für TT-Fahrzeuge zu verwenden. Dieser Umbau ist einfach. Er erfordert nur wenig handwerkliches Können.

In die N-Kupplung wird mit Hilfe einer Laubsäge entsprechend der Skizze (Teil 1) ein Schlitz eingesägt, der etwas stärker als die später einzusetzende Feder sein muß. In diesem Raum verbleibt der Klebstoff. Das Sägen muß langsam geschehen, um ein Schmelzen des Plastes zu verhindern. Anschließend wird die Feder (Teil 2) zugeschnitten. Als Material eignet sich hierfür Bronzeblech oder eine alte weiche Uhrfeder, die man gewiß bei einem Uhrmacher erwerben kann. Ihre Stärke soll 0,1 mm nicht übersteigen. Das Bronzeblech läßt sich mit einer Schere oder mit der Laubsäge gut bearbeiten. Bei der Verwendung einer Uhrfeder ist es ratsam, die Form über scharfe Kanten zu schlagen. Etwas kritisch ist das Einfügen des Schlitzes für die Haltefeder. Bei einiger Übung gelingt aber auch das. Nachdem die maßgerechte Fertigung des Teiles 2 erfolgt ist, wird es mit „Duosan", „Chemikal" oder einem ähnlichen Kleber in die vorbereitete Kupplung eingeklebt. Dabei ist auf die genaue Lage der Feder zu achten. Wird eine Uhrfeder verwendet, so muß auch noch der ehemalige Biegeradius beachtet werden, wenn keine Wärmebehandlung erfolgte. In diesem Falle sollte die Kupplung besser etwas nach oben stehen. Nach dem Aushärten des Klebers wird die Kupplung in die Aufnahmevorrichtung des Fahrzeuges eingesetzt. Die TT-Kupplung als Feder zu verwenden, ist jedoch nicht möglich. Dann würde nämlich die N-Kupplung nicht einkuppeln, so daß alle Kuppel- und Entkuppelvorgänge von Hand ausgeführt werden müßten.

Als Übergangslösung für den Modellbahn-Betrieb können auch Fahrzeuge mit 2 unterschiedlichen Kupplungen ausgerüstet werden, um eine gewisse Freizügigkeit zu erreichen.

Meine bisherigen Betriebserfahrungen zeigen, daß die Fahrzeuge selbst mangelhafteste Gleislagen (Unebenheiten) anstandslos durchlaufen und nicht entkuppeln. Der Pufferabstand wurde aber um die Hälfte, auf 4 mm, verringert. Die hier geschilderte Lösung zeigt eine Möglichkeit für eine betriebstüchtige Kupplung an TT-Fahrzeugen auf, wobei aber ein besserer optischer Eindruck der Fahrzeuge im Zugverband entsteht.



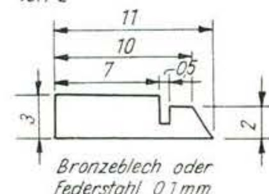
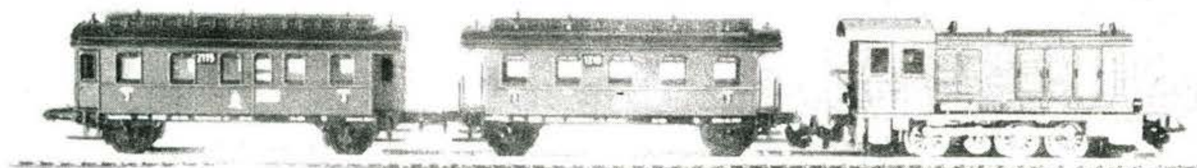


Bild 1 Die Kupplungs-Einzelteile

Bild 2 Ein mit normaler TT- und mit N-Kupplung ausgerüsteter Zug. Deutlich ist das bessere Aussehen nach dem Umbau zu erkennen.

Zeichnung und Foto: Verfasser



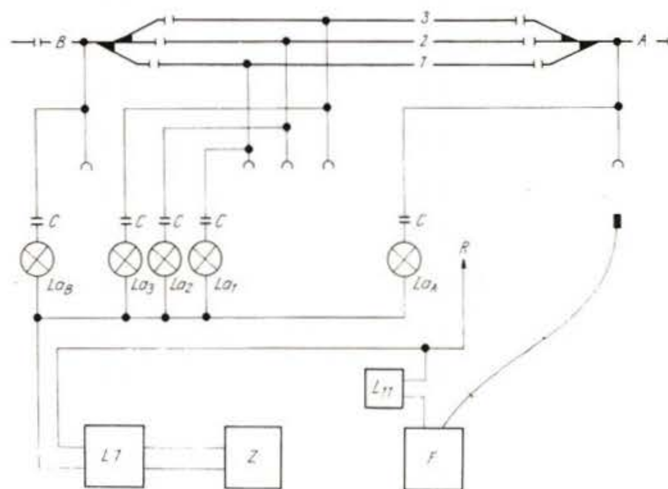
H. KALKOFEN/F. FISCHER, Rostock

Eine kontaktlose Gleisbesetztanzeige

Auf vielen Modellbahnanlagen, sowohl Heim- als auch Gemeinschaftsanlagen, werden oft Abstellgleise als „Schattenbahnhof" angelegt, um die Fahrstrecken und Fahrzeiten der Modellbahnzüge zu verlängern, Zuggarnituren für den Betrachter unsichtbar abzustellen, sowie den unschönen Anblick, den eine geschlossene Streckenführung bietet, zu vertuschen. Bestehen diese „Schattenbahnhöfe" aus mehreren Gleisen, so wird eine Gleisbesetztanzeige der verdeckten Gleise notwendig, damit Auffahrunfälle vermieden werden und das Liegenbleiben eines Zugteils optisch signalisiert werden können.
Für eine solche Gleisbesetztanzeige eignet sich gut der vom VEB K PIKO hergestellte Beleuchtungsgenerator „LUX-CONSTANT". Besonders günstig ist der Einsatz dieses Geräts, wenn man später auf Anlagen, die in Z-Schaltung betrieben werden, eine Gleisbesetztanzeige einbauen will; denn ein nachträglicher Einbau von Kontaktschienen bzw. Gleiskontakten, die bei anderen Arten von Gleisbesetztanzeigen notwendig sind, entfallen. Vorausgesetzt wird jedoch, daß eine Schiene durchgehend elektrisch leitend ist (Nulleiter, der normalerweise ohnehin üblich ist), die andere Schiene hingegen, entsprechend den vorgesehenen Gleisabschnitten, mit Trennstellen versehen ist, was bei der Z-Schaltung sowieso erforderlich ist.
Am Beleuchtungsgenerator selbst brauchen keine Veränderungen vorgenommen zu werden.
Die Skizze zeigt das Prinzipschaltbild bei der Verwendung des Beleuchtungsgenerators als Gleisbesetztanzeige.
Die im Bild eingezeichneten Lampen sind im Bedienungspult der Anlage zu installieren und nach dem Schaltbild zu verdrahten.
Im Bild wurden folgende Abkürzungen verwendet:
L 1 ● Beleuchtungsgenerator
L 11 ● Sperrdrossel
Z ● Zubehörtrafo (16 V ~)
F ● Fahrtrafo
C ● Kondensator
R ● gemeinsamer Rückleiter

Wirkungsweise

Nehmen wir an, das Streckengleis A ist beispielsweise durch eine Lokomotive, die in Richtung B fährt, besetzt. Der im Beleuchtungsgenerator erzeugte Wechselstrom fließt dann von L 1 über den gemeinsamen Rückleiter R zur rechten Fahrschiene, weiter durch die Ankerwicklung des Lokmotors, den Kondensator C, die Lampe La_A und zurück zum Beleuchtungsgenerator „L 1". Dann leuchtet La_A auf und zeigt im Bedienungspult an, daß das Streckengleis A besetzt ist. Überbrückt nun beim Weiterfahren die Lokomotive mit ihrer ersten Achse die Trennstelle eines der Bahnhofsgleise, so leuchtet zugleich die diesem zugeordnete Lampe La_1, La_2 bzw. La_3 auf. La_A hingegen erlischt, nachdem das Triebfahrzeugmodell mit seiner letzten Achse die Trennstelle zwischen dem Streckengleis A und einem der Abstellgleise passiert hat. Da die Ankerwicklung des Lokmotors für den Wechselstrom des Beleuchtungsgenerators einen Widerstand darstellt, leuchtet die Lampe im Bedienungspult dunkel. Deshalb sollte der Ankerwicklung ein Kondensator zu 0,1 µF/63 V parallelgeschaltet werden. Der vor den Lampen befindliche Kondensator „C" dient zur Sperrung der Fahrspannung.
Wird er fortgelassen, so würde zum Beispiel ein Zug, der auf einem der Abstellgleise stromlos abgestellt ist, beim Einfahren eines Zuges in des Streckengleis A über die Lampe La_A und die seinem Gleis zugeordnete Lampe Fahrstrom erhalten und sich dadurch ungewollt in Bewegung setzen.
Für den Kondensator „C" eignet sich der zum Gerät gehörige Koppelkondensator „L 12" oder andere ähnliche Kondensatoren.
Dabei muß man beachten, daß in dieser Größenordnung nur gepolte Kondensatoren hergestellt werden. Es müssen deshalb immer zwei Kondensatoren — gegenpolig in Reihe geschaltet — eingesetzt werden. Zur Zugschlußmeldung ist jeweils der letzte Wagen des Zuges mit Metallradsätzen auszurüsten, die mit einem Kondensator 0,1 µF/63 V zu überbrücken sind. Dazu sind an den Drehgestellen bzw. Achshalterungen der Wagen isolierte Litzen anzulöten und mit dem Kondensator zu verbinden.

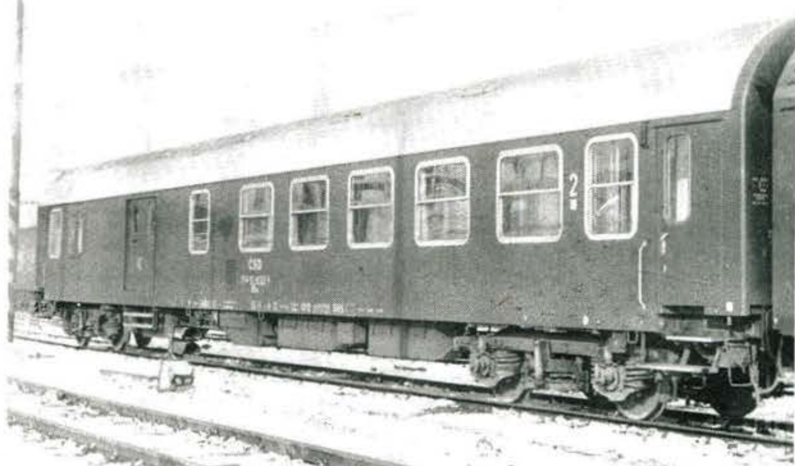


Dieser ist entweder im Wageninnern oder auch unter dem Wagenboden anzubringen. Wird er unter dem Wagenboden befestigt, so sollte er entsprechend eingefärbt werden.
Soll die Gleisbesetztanzeige nicht nur für den verdeckten Teil der Anlage, also den „Schattenbahnhof", sondern für die gesamte Gleisanlage genutzt werden, so sind alle Wagen bzw. bei Stammeinheiten, die nicht aufgelöst werden, zumindest ein bis zwei Wagen mit Metallradsätzen auszurüsten.
Bei Drehgestellwagen genügt es, wenn in jedem Drehgestell eine Achse ein Metallrad besitzt. Werden auf der Anlage mehrere Fahrtrafos eingesetzt, so ist jeder von ihnen mit einer Sperrdrossel „L 11" zu versehen.
Zu beachten ist, daß der Beleuchtungsgenerator für die Speisung von maximal 30 Zwerglampen zu je 16 V, 0,05 A ausgelegt ist. Auf größeren Anlagen muß das unter Umständen schon berücksichtigt werden.
Die von uns beschriebene Gleisbesetztanzeige arbeitet einwandfrei.
Bemerkungen der Redaktion: Die Lösung mit dem Beleuchtungsgenerator „LUX-CONSTANT" ist gut, allerdings ist der Aufwand groß. Auf jeden Fall zeigen die Autoren einen Weg auf, wie man den Generator auch noch anderweitig verwenden kann.

WISSEN SIE SCHON ...

• daß jetzt auch die ČSD 4achsige Reisezugwagen mit Dienstabteil in ihren Wagenpark eingereiht hat, nachdem sich solche Fahrzeuge bei anderen europäischen Bahnverwaltungen bereits bewährt hatten?
Der Wagen ist nach den Vorschriften der UIC gebaut und für Schnellzüge ohne Gepäckbeförderung sowie für den Vorortdienst vorgesehen.
Da man in der ČSSR bisher keine Wendezüge im Einsatz hat, können bei Vorortzügen diese Fahrzeuge an beiden Zugenden eingestellt werden, um je ein Dienstabteil an der Zugspitze zur Verfügung zu haben. Die eine Hälfte des Wagens nimmt das Dienstabteil auf, während die andere als Sitzwagen 2. Klasse eingerichtet ist.
Der neue Wagen ist fahrtechnisch für eine V_{max} = 160 km/h und bremstechnisch für eine solche von 140 km/h konstruiert. Herstellerwerk ist der VEB Waggonbau Bautzen (DDR).

Foto: D. Selecký, Bratislava



• daß die Canadian Pacific vorsieht, ihre Gütertarife in diesem Jahr zu erhöhen?
Auch an eine Erhöhung der Personentarife wird gedacht. Durch diese Maßnahmen will die CP ihr Erweiterungs- und Unterhaltungsprogramm finanziell absichern. Das Budget für die Beschaffung neuen rollenden Materials und für die Gleiserneuerung beläuft sich nach diesem Programm auf 130 Millionen Dollar. Ge.

• daß die Stadtverwaltung von Mailand beschlossen hat, auf den zur Zeit mit Trolleybussen betriebenen Linien 90/91 künftig Straßenbahnen einzusetzen?
Das gegenwärtige Platzangebot der Busse von stündlich 4500 bis 7000 mit Fahrzeugen zu je 160 Plätzen ist völlig unzureichend. Die Straßenbahn hingegen ist in der Lage, mit Zügen zu je 250 Plätzen 15000 Fahrgäste in der Stunde zu befördern. Außerdem können dann noch Züge gebildet werden, die über 500 Plätze verfügen, so daß man sich dem jeweiligen Bedarf besser anpassen kann. Man beabsichtigt, die Linien der Straßenbahn teilweise unter dem Straßenniveau als Unterpflasterbahn anzulegen. Ge.

• daß man in Baden (Schweiz) eine der ersten elektrischen Schnellzuglokomotiven, die mit der Eröffnung des elektrischen Zugbetriebs auf der Gotthardstrecke seinerzeit zum Einsatz kam, als „Denkmalslok" aufgestellt hat?
Die Ellok der Baureihe Be 4/6 mit der Betriebsnummer 12332 wurde der Stadt Baden von den SBB zum Geschenk gemacht. In ihrer 51jährigen Dienstzeit — ihre Ausmusterung erfolgte am 30. Juni 1973 — hat die Maschine eine Laufleistung von etwa 5 Millionen Kilometern erbracht. Die SBB besaßen von dieser BR insgesamt 43 Exemplare. Schi.

• daß die SNCF gegenwärtig auf einigen Strecken einen neuartigen Zugschlußmelder erproben? Am Zughaken des Schlußwagens wird ein Miniatursender angebracht, der dem Fahrdienstleiter den Zugschluß meldet. Es ist ferner vorgesehen, zwischen diesem System und dem Streckenblock eine direkte Abhängigkeit herzustellen. Die Zugschlußmeldung ist auf einer 2gleisigen Strecke richtungsgebunden, so daß eine irrtümliche Rückmeldung des Zugschlusses eines Gegenzuges ausgeschlossen wird. Scho.

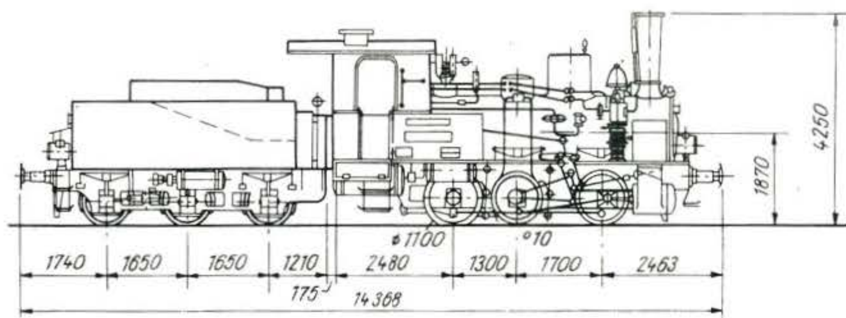
• daß das Anwachsen der Beförderungsleistungen der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) in acht Jahren ohne Beispiel in der ganzen Welt ist? Die Zahl der beförderten Reisenden stieg in diesem Zeitraum von 2450 Millionen auf 3306 Millionen an, die 3-Milliarden-Grenze wurde im Jahre 1971 erreicht. Das bedeutet, daß die Fahrgastzahl innerhalb von acht Jahren (Basiszeitraum sind die Jahre von 1966 bis 1973) um 34,9 Prozent angewachsen ist. Legt man das Verhältnis Reisende/Kilometer zu Grunde, so betrug der Anstieg in derselben Zeit sogar 35,2 Prozent.
Auch die Güterbeförderungsleistungen sind respektabel: 1966 beförderten die SŽD etwas weniger als 2,5 Milliarden Tonnen Güter, und 1973 war die Menge auf 3,4 Milliarden angestiegen. Auch hier wurde die 3-Milliarden-Grenze im Jahre 1971 überschritten. In Prozent ausgedrückt bedeutet das, daß die absolute Güterbeförderungsmenge um 34,8% anwuchs. 46,7 Prozent betrug sogar der Anstieg in dem genannten Zeitraum bei den tkm. Damit haben im Jahre 1973 die SŽD 1,2 mal soviel Güter befördert wie alle übrigen europäischen Bahnen zusammengenommen. Ge.

• daß im neuen Fünfjahrplan Italiens (1975—1980) für die Modernisierung des Eisenbahnwesens 2000 Mrd. Lire (etwa 10 Mill. Mark) verausgabt werden sollen? Der Hauptanteil dieser Mittel soll auf den Ausbau der Schnellfahrstrecke Rom—Florenz, auf den Wagenpark sowie auf den Personennah- und den Güterverkehr entfallen. Bis zu diesem Jahre (1975) sollen auch die neuen Schnellfahrlokomotiven der BR E 666 voll einsatzfähig sein. Schi.

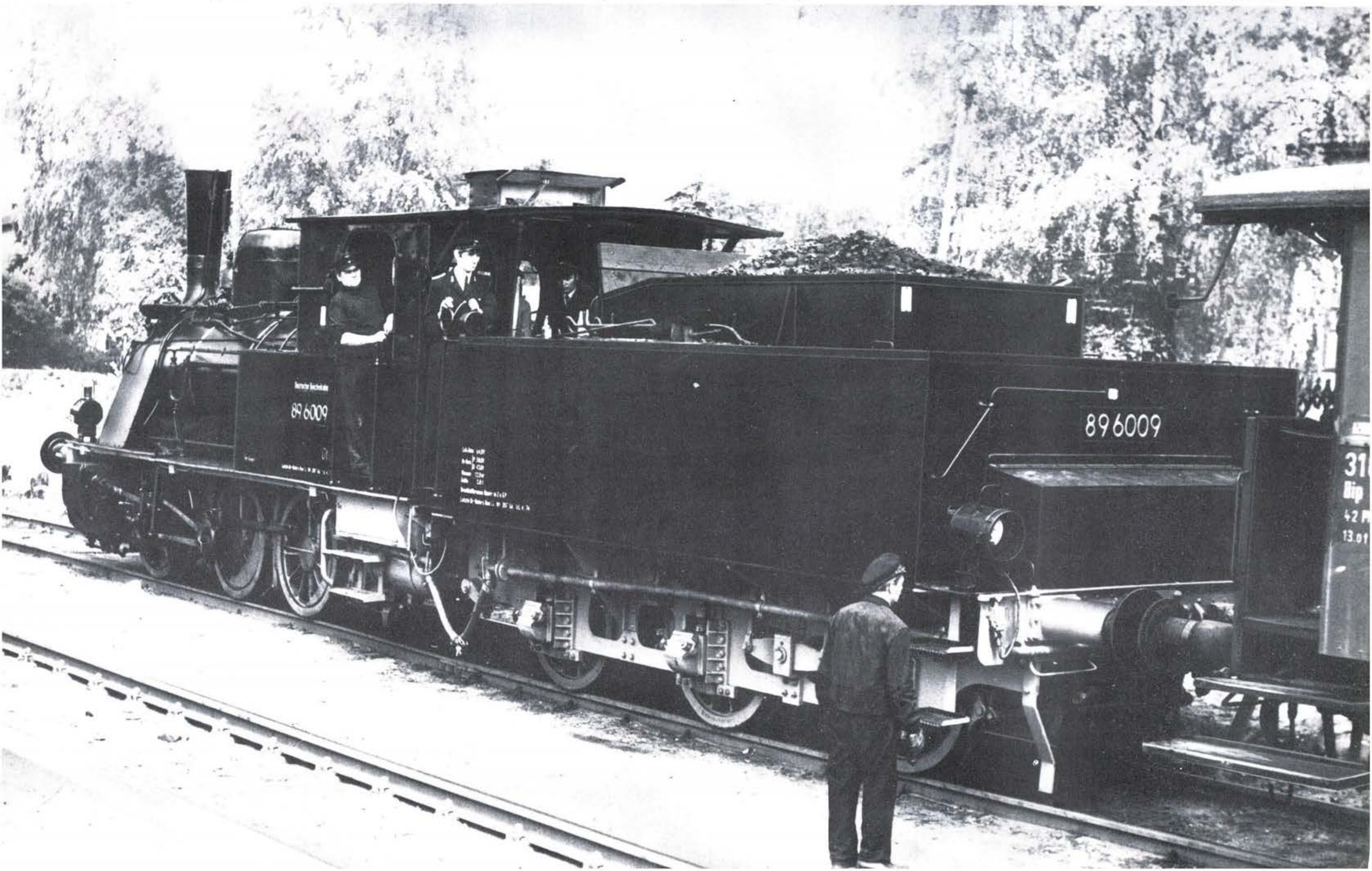
LOKFOTO DES MONATS

Seite 215

Umbau-Schlepptender-Lokomotive 89 6009 der DR. Diese Maschine stellt ein Unikat dar. Sie entstand aus einer Tenderlokomotive der BR 89^{61} (ex pr T 3, siehe Heft 3/1975), die im Jahre 1902 bei der Lokomotivbau-Firma Humboldt in Köln gebaut wurde.
Bei der DR war in den 50er Jahren nur noch ein Exemplar vorhanden, das man damals mit einem Schlepptender versah. Inzwischen ist aber diese Lokomotive auch aus dem Dienst zurückgezogen; sie steht auf der Erhaltungsliste, wird gelegentlich für Sonderfahrten des DMV usw. herangezogen und soll dann einmal ihren endgültigen Platz im Verkehrsmuseum Dresden bekommen. Ferner ist für diesen Zweck vorgesehen, ihr wieder ihre ehemalige Länderbahn-Bezeichnung zu geben.
Die 89 6009 hatte das Betriebsgattungszeichen G 33.10 und die Kurzbezeichnung Cn2. Dienstbereit besaß sie eine Masse von 57,8 t, mit vollem Vorrat von 63,45 t. Ihre Höchstgeschwindigkeit lag bei 40 km/h. Ausgerüstet war die Maschine mit einer Allan-Steuerung. Im übrigen war diese Lokomotive auch bei der großen Fahrzeugschau der DR in Radebeul Ost im August 1971 anläßlich des damaligen Dresdener MOROP-Kongresses ein vielbeachtetes Exponat. H. Kö.

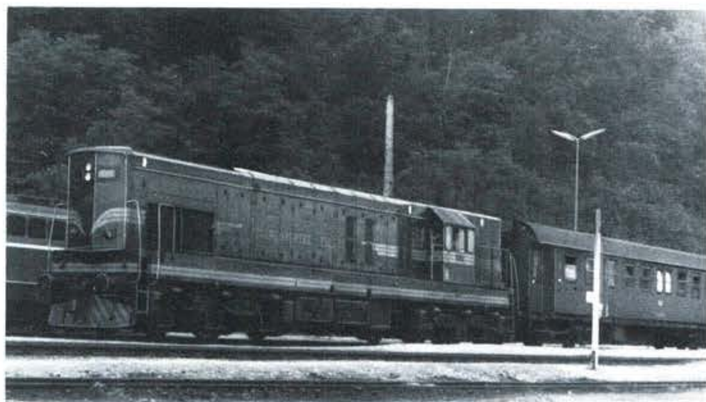


Umbau-Güterzug-Lokomotive der BR 89^{60} der DR, eine mit einem Schlepptender 3 T 12 ausgerüstete pr T3 *Foto: Wolfgang Pawlik, Berlin*





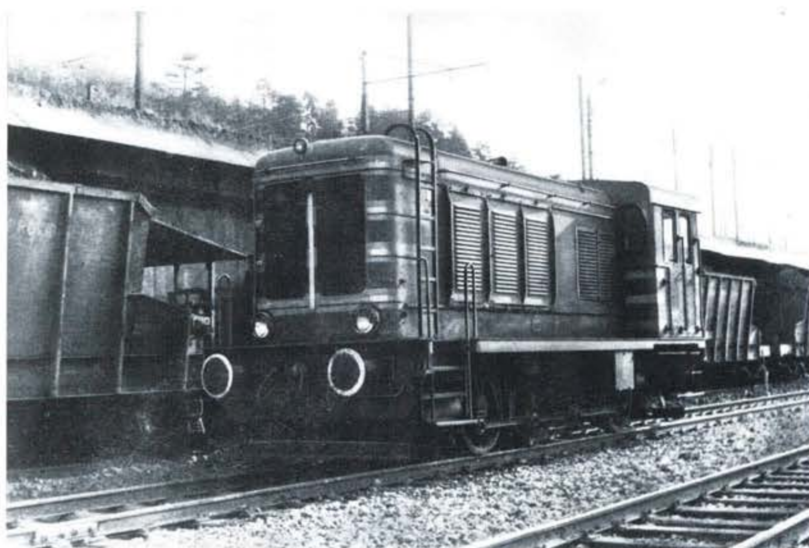
interessantes von den eisenbahnen der welt



Auch in der SFR Jugoslawien wird die Dampftraktion immer mehr durch moderne Triebfahrzeuge verdrängt. Unser Foto zeigt die JZ 661.033 vor einem Schnellzug aus Zagreb im österreichisch-jugoslawischen Grenzbahnhof Spielfeld-Straß. Dieser ÖBB-Bahnhof liegt an der Strecke Graz—Zagreb.
Fotobeschaffung: Wolfgang Scholz, Dresden-Freital 1



Ein interessantes Triebfahrzeug ist die BR E 626 der FS Italia. Hier sehen wir die 626 445 im italienischen Grenzbahnhof nach der Schweiz Domodossola vor einem in Richtung Mailand abfahrbereiten Güterzug.
Foto: Urs Nötzli, Zürich



Vielen Lesern wird es unbekannt sein, daß Diesellokomotiven der BR 36 der DR (neu 103) auch bei den Luxemburgischen Eisenbahnen CFL noch im täglichen Einsatz stehen.
Foto: Bert Jülich, Bad Godesberg (BRD)



Dipl.-oec. WOLFGANG HANUSCH (DMV), Niesky

Zweiachsiger Offen-Flach-Mehrzweckwagen

Für den Transport langer Güter, zum Beispiel Walzprofile, Blechtafeln, Baufertigteile und -konstruktionen, Rund- und Schnittholz, Schrott, schwere Einzellasten oder auch Container, benötigte die Schwedische Staatsbahn ein geeignetes Fahrzeug. Der Volkseigene Schienenfahrzeugbau der DDR erhielt von der SJ den Auftrag, eine größere Serie 2achsiger Fahrzeuge zu liefern, die den gestellten Einsatzbedingungen gerecht werden. Der VEB Waggonbau Niesky übernahm es, diese Fahrzeuge innerhalb kurzer Frist zu entwickeln, zu fertigen und auszuliefern.
Inzwischen haben sich die Fahrzeuge im Transport- und Fahrbetrieb der Schwedischen Staatsbahn gut bewährt und künden im Norden Europas vom Fleiß und vom Können der Werktätigen im Schienenfahrzeugbau der Deutschen Demokratischen Republik.

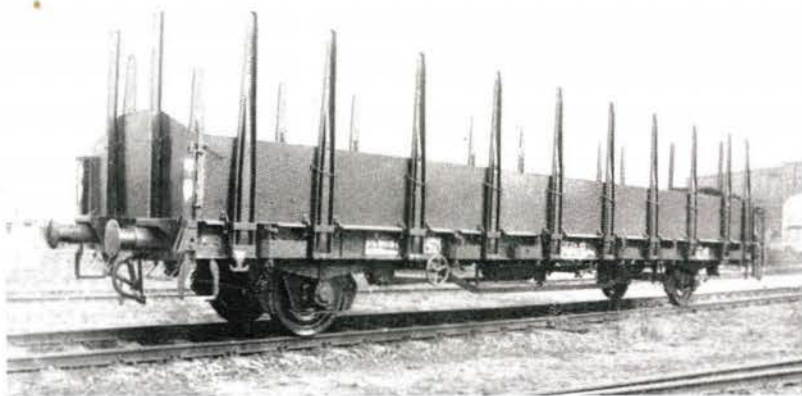
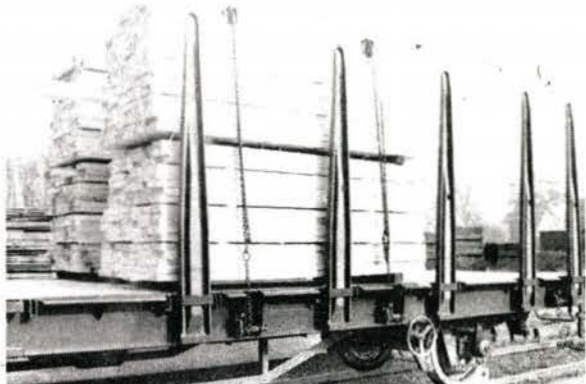


Bild 1 Gesamtansicht des Fahrzeugs

Bild 2 Spanneinrichtung für Schnitt- und Stammholz

1. Konstruktion

Das Fahrzeug ist in Ganzstahlbauweise gefertigt. Zum Einsatz kommen Walzprofile, gepreßte Bleche und geschweißte Träger. Zur Verringerung des Eigengewichts wurden höherfeste Stähle eingesetzt.
Die äußeren Langträger im Untergestell sind als geschweißte Doppel-T-Träger mit unsymmetrischer Gurtanordnung ausgeführt. Durch Querträger wird die Querverbindung der Langträger erreicht. An den Langträgern werden alle Halterungen für die Rungen, die Klappenauflagen und die Holzspanneinrichtung angeschweißt.
Die Untergestellvorbauten gestatten in ihrer Ausführung einen späteren Einbau der Mittelpufferkupplung. Den Übergang vom Vorbau zum Mittelteil bildet ein Kastenträger. An diesen schließt der mittlere Langträger an, an den die Achslager angeschweißt sind. Am Übergang ist das Sprengwerk befestigt, das für die Entlastung des Untergestellmittelteiles sorgt. Am Untergestell sind Hilfsträger angeschweißt, die zur Aufnahme der Aggregate der Druckluftbremse und der Teile der mechanischen Bremse dienen.
Das Fahrzeug besitzt ein überkritisches Laufwerk, gekennzeichnet durch eine Doppelschaken-Federaufhängung. Durch 4 Blatttragfedern von 1400 mm Länge und 120 mm × 16 mm Querschnitt stützt sich das Untergestell auf den Achslagergehängen der Radsätze ab. An zwei diagonal am Wagen angeordneten Federaufhängungen wird durch einen besonderen Federbock die Anordnung eines Wiegehebels möglich, der entsprechend der Belastung des Fahrzeugs die Einstellung der Lastbrems-



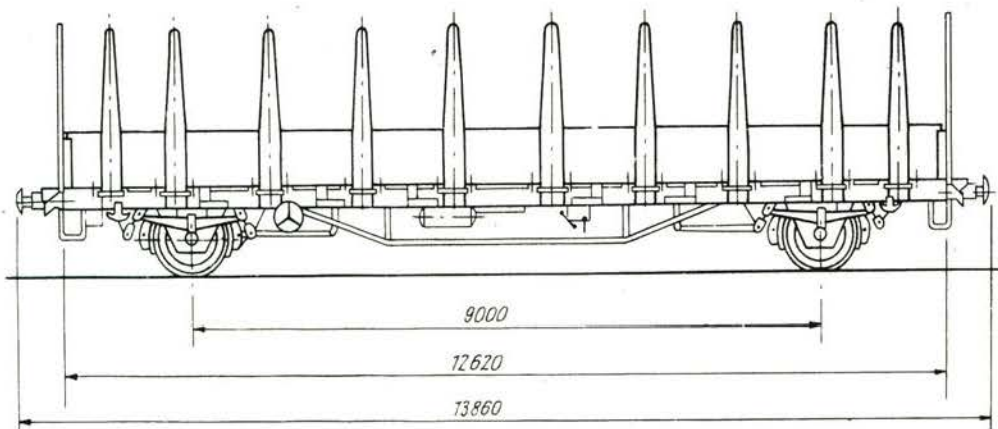


Bild 3 Maßskizze des Offen-Flach-Mehrzweckwagens

Zeichng.: Verfasser Werkfotos

automaten bewirkt. Abhängig von der Größe der Kräfte wird durch das Einstellventil der Bremsklotzdruck verändert. Die Radsätze sind in Rollenachslagern der Ausführung „SJ" mit Pendelrollenlagern gelagert.

Der Federapparat der Zugvorrichtung ist vom Typ „Miner RF 429", an dem für die Übergangszeit Zughaken und Schraubenkupplung nach UIC-Bedingungen befestigt sind. Für die Stoßvorrichtung werden Hülsenpuffer mit Gummischeibenfederelement für 35 Mp Endkraft bei 75 mm Hub verwendet. Die Puffer sind 620 mm lang und besitzen einen Tellerdurchmesser von 370 mm. Eine Druckluftbremse KE — GP mit Lastbremsautomat und pneumatischer Steuerung sorgt für ein einwandfreies Abbremsen des Fahrzeugs. Zusätzlich verfügt der Wagen über eine mechanische Bremse, die durch Handräder, die an beiden Wagenlängsseiten angeordnet sind, bedient werden kann. Die Handräder befinden sich unter den Langträgern.

Der Fußboden des Fahrzeugs besteht aus Holzbohlen. Er trägt eine Radlast von 5 Mp und Streckenlasten in Wagenmitte auf 2 m von 16 Mp, auf 5 m von 19 Mp und auf 8 m von 23 Mp.

2. Ausstattung

Jedes Fahrzeug besitzt je Längsseite 10 und je Stirnseite 2 Steckrungen, die in Taschen Aufnahme finden. An den vier Ecken des Wagens sind Klapprungen angebracht, die die Enden der äußeren Seitenwand- und Stirnwandklappen halten. Im abgeschwenkten Zustand liegen die Rungen unter der Fußbodenebene, um ein ungehindertes Befahren des Flachwagens mit Flurförder- und anderen Fahrzeugen zu ermöglichen. Für die Befestigung der Ladung verfügt jeder Güterwagen dieser Bauart über sechs Spannvorrichtungen. Die Ketten werden beim Spannen auf Wellen aufgewickelt, die sich am Langträger der Bremszylinderseite befinden. Sperrad und Sperrklinke halten die Spannung der Ketten. Die Ketten sind ungefähr 9 m lang und am Langträger der Nichtbremszylinderseite befestigt. Sie werden in Kettenkästen am Langträger abgelegt.

An jeder Wagenlängsseite befinden sich 9 Klappen aus 5 mm Riffelblech mit einer Höhe von 800 mm. Ferner besitzt das Fahrzeug an jedem Kopfende eine durchgehende Stirnwandklappe mit einer Höhe bis zu 1120 mm. Die Seitenwandklappen überdecken sich gegenseitig um 70 mm. In aufgerichteter Stellung werden sie durch Ketten an den Rungen gehalten, sie können jedoch auch bis auf den Fußboden abgeklappt oder in waagerechter Stellung als Überfahrbühnen gehalten werden.

An jedem Langträgerende sind Bügeltritte vorhanden. Die Haltegriffe für den Rangierer sind an den Eckrungen angebracht. Ebenso sind an den Eckrungen die Signalstützen angeordnet. Zettelhalter befinden sich auf jeder Wagenseite am Langträger.

Die Fahrzeuge haben einen rotbraunen Anstrich mit Alkyd-Aminharzfarbe. Die Anschriften sind gemäß den Forderungen der SJ in weißem Farbton auf Tafeln aus Aluminiumlegierungen angebracht. Diese Tafeln werden durch Blindniete am Fahrzeug befestigt.

Technische Daten

Länge über Puffer	13 860 mm
Länge des Untergestelles über Kopfstück	12 620 mm
nutzbare Ladelänge	12 610 mm
nutzbare Ladebreite	2 864 mm
nutzbare Ladefläche	36 m²
Höhe Oberkante Langträger von SO	1 270 mm
Achsstand	9 000 mm
Radsätze nach UIC 510 VE mit Rollenachslager	
Radsätze nach UIC 514 – 1 VE	
Laufkreisdurchmesser	1 000 mm
Eigenmasse	13,5 t
Lademasse	26,5 t
Achslast	20 Mp
Konstruktionsgeschwindigkeit	120 km/h
kleinster befahrbarer Kurvenradius	150 m
Wagenumgrenzung nach UIC 500 V	

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und von Interessenten zu „Wer hat — wer braucht?" sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10. Die bis zum 4. jedes Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Greiz

Anläßlich des 100jährigen Bestehens der „Elstertalbahn" finden am 14. September 1975 folgende Sonderfahrten statt:
1. Wünschendorf—Greiz (2,— M). Abf. Wünschendorf 10.45
2. Greiz—Weischlitz u. zurück (6,— M). Abf. Greiz 12.45, Rückkehr gegen 17 Uhr. Im Lokbahnhof Greiz Lokschau alter und neuer Lokomotiven. Für Sammler werden Erinnerungssouvenirs angeboten. Außerdem können Ersttagsbriefe zum Preis von 1,— M bestellt werden. Bestellungen per Zahlkarte, einschl. Rückporto, sind ab 1. 8. 1975 zu richten an: AG 3/19 Greiz, Herrn Karl-Heinz Rüffer, Fr.-Ebert-Str. 25

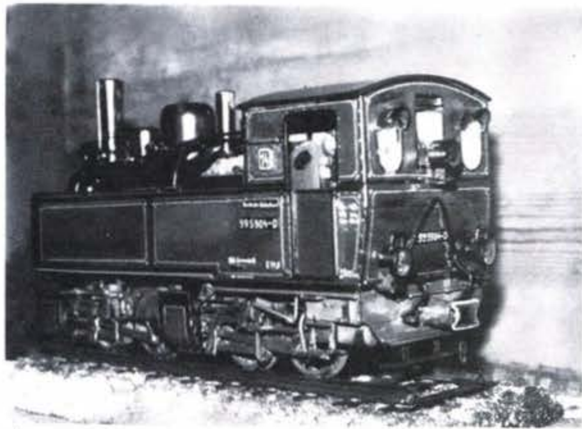
Bezirksvorstand Dresden

Der Traditionszug Radebeul Ost—Radeburg verkehrt 1975 an folgenden Sonntagen: 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August.
Radebeul Ost ab 8.47, Radeburg 9.50—12.14, Radebeul Ost ab 13.20
Fahrkartenbestellungen bei AG 3/58, Herrn Dieter Krause, 8122 Radebeul, Dr.-Külz-Str. 1, mögl.
Bitte Ausweichtermin mit angeben!

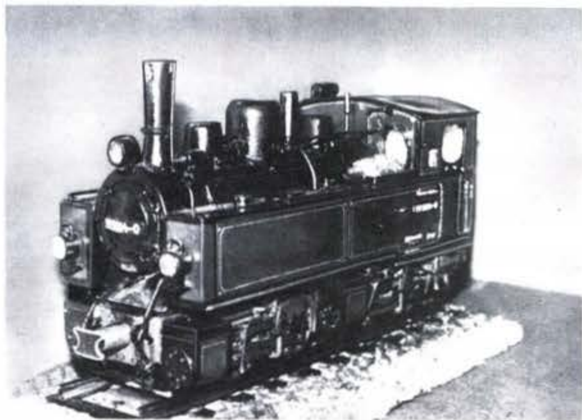
Helmut Reinert, Generalsekretär

Wer hat — wer braucht?

7/1 Biete Straßenbahn, H0, „Kleiner Hecht" u. a. Modelle; Wagen in N; Straßenbahnbauunterlagen für H0. Suche: Herr Schmalspurwg; Zeuke Gleisoval mit Ausweichgleis, Nenngr. 0, Wagenbauteile in 0.
7/2 Suche: Holzborn „Dampflokomotiven Bd. 1 u. 2". Lokkatalog Hartmann/Chemnitz (vor 1922). „Die letzten Dampflokomotiven Westeuropas". Wendler „Die Dampflok der DR". „Modellbahnanlagen Bd. 2", „25 Jahre deutsche Einheitslokomotive". „Modellbahnpraxis TT" (alle Hefte) u. Eisenbahnjahrbuch 1971.
7/3 Biete div. Modellbahnliteratur. Suche: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1954 u. 1955 ungeb.
7/4 Suche: „50 Jahre Leipzig Hauptbahnhof".
7/5 Biete in Nenngr. 0: Roll- u. Gleismaterial Stadtilm u. Zeuke. Suche für Nenngr. 0: Lok-, Wagen-, Gleismaterial u. Zubehör v. Märklin, Bing, Bub.
7/6 Suche: BR 84 u. VT 137 violett/elfenbein. Biete: BR 23, 80, 81, 50 (neu), 42.
7/7 Biete: E 44 alt, BR 50, VT 137 (Nenngr. H0). Suche: Schmalspur-Triebfahrzeuge u. -Wagen der Fa. Herr.
7/8 Suche: „Die Miniaturbahn", „Dampflokarchiv", „Die Schmalspurlok", „Diesellokarchiv", Trost — „Kleine Bahn ganz raffiniert", „Kleine Bahn TT".
7/9 Biete: „Der Modelleisenbahner" Einzelhefte 6/70, 5/72, 7 u. 9/74. „Modellbau heute" 2—11/70 (außer Heft 5), 2—8/71, 1/72. Suche: „Der Modelleisenbahner" Einzelhefte 1—4/59, 2, 9, 10/69, 1/73, 1—3/64, 7—12/64, 4, 11/71, 10, 12/59.
7/10 Suche: „Der Modelleisenbahner" Einzelhefte 1—4, 6—9, 11 u. 12/68; 2, 5, 7/69, 6, 7, 10 u. 12/70, 1, 2, 4, 5 u. 9/71 sowie Fahrpult.
7/11 Suche für Nenngr. H0: BR 42, BR 50, Triebtender, BR 84. „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1965—69. Biete: div. Modellbahnliteratur.
7/12 Suche: Fahrzeuge u. Gleismaterial älterer Produktion in Nenngr. H0.
7/13 Biete: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1967, 1969, 1970 kompl.; div. Einzelhefte. Modellbahnkalender 1973 bis 1975; Bildserien Nr. 25, 49, 50, 57; Eisenbahnjahrbuch 1974. Kleine Modellbahnreihe Nr. 3 — „Werkzeug", Nr. 6 „gut geschaltet", Nr. 7 „Modelle selbst gebaut". „Modellbahnhandbuch", Festzeitschriften „Harzquerbahn", „Gerstungen—Halle", „100 Jahre Saaletalbahn", „Radebeul—Radeburg". Festzeitschrift der AG 3/13 Karl-Marx-Stadt.
7/14 Suche: Eisenbahnjahrbücher 1963—66, „Schmalspurdampflokomotiven".
7/15 Biete: Trost — „Kleine Eisenbahn ganz groß", „Kleine Eisenbahn ganz raffiniert", „Kleine Eisenbahn TT". Gerlach — „Modellbahnhandbuch".
7/16 Biete: kompl. Geschenkpackung $H0_e$ (Herr) — Lok, Wagen, Schienenoval. Suche: H0 BR 66, 75, 52; Lokschilder.
7/17 Biete: „Der Modelleisenbahner" Hefte 7/67, 7/70, 10/73, 8, 9/74. „Das Signal" Hefte 25/68, 32/70, 34/70. Suche: „Der Modelleisenbahner" Hefte 2, 4, 5, 9, 12/59; 1, 12/60.
7/18 Suche: Dampf-, Diesel-, Ellok- u. Triebwagen-Archiv; Dampflokomotiven gestern und heute; Dieseltriebfahrzeuge gestern und heute; 50 Jahre Leipzig Hauptbahnhof, 100 Gleispläne H0-TT-N; Zwickauer Straßenbahn; Woltersdorfer Straßenbahn.
7/19 Biete in H0: BR 80, V 200 DB, V 100 (blau). Suche in H0: Motor mit Ritzel für BR 23 (Piko), BR 23, 42, 50 u. 84. Trost — „Die Modelleisenbahn" Teil 1.
7/20 Suche in TT: BR 50, 86, 89, V 100, E 04, E 44, VT 137 „Hamburg" od. „Leipzig"; Weichen der PGH Oelsnitz. Biete in TT: DSB-My-CoCo, CSD T 334, T 435, Personenwg Bi grün u. braun, D-Zugwg AB4üp blau u. braun.
7/21 Biete: H0-Piko: BR 80, 50, Triebtender BR 50, V 200 DB (Gützold) m. Schwungmassen. Suche: BR 84, Herr-Schmalspurmaterial, exakte Maßzeichnungen u. Fotos sächs. IV K, Holzborn — „Dampflokomotiven Normalspur BR 01-96", div. Literatur üb. Schmalspurfahrzeuge.
7/22 Suche in H0: Modellstraßenbahnzug, Modellstraßenfahrzeuge (u. a. Ikarus 55 v. Herr). Fotos von Görlitzer Nahverkehrsmitteln. Biete: Gerlach — „Modellbahntriebfahrzeuge".
7/23 Biete: voll funktionstüchtige Spielzeugdampfmaschine; div. Modellbahnliteratur; „Der Modelleisenbahner" Jahrgang 1957—1969 geb.; Suche für Nenngr. TT: BR 24, 38, 80, 85, 89, E 70.



1



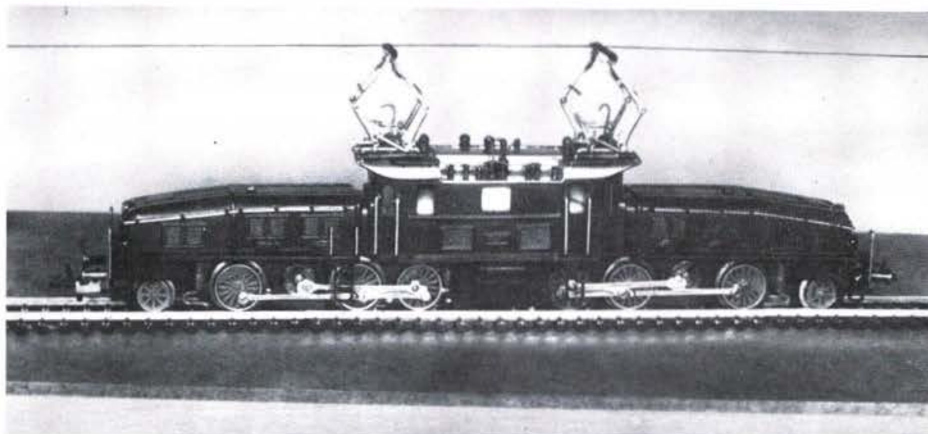
2

Selbst gebaut

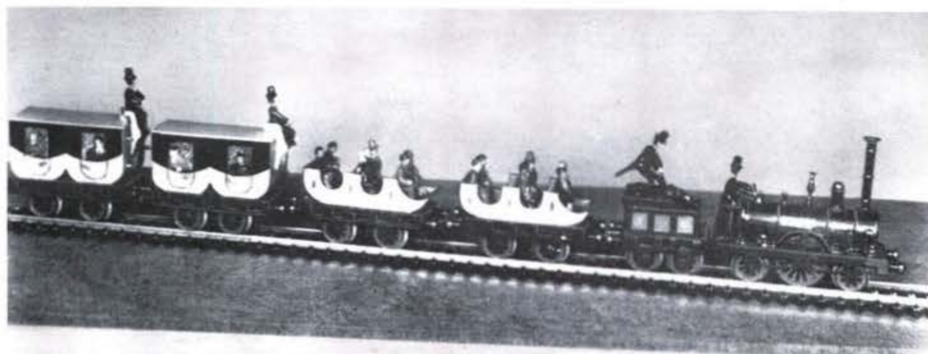
Bilder 1 und 2 Unser Leser, Herr Peter Nikelski, baute sich als Freund der Schmalspurbahn anläßlich des 75jährigen Bestehens der Harzquerbahn die Lokomotive 99 5904 nach, die jetzt auf der Selketalbahn eingesetzt ist. Das Vitrinenmodell ist 37 cm lang und 20 cm hoch. Die Besonderheit dieses Selbstbaus liegt darin, daß nur PVC-Abfälle als Werkstoff zur Verwendung kamen.

Bilder 3 und 4 Herr Horst Lippmann aus Karl-Marx-Stadt fertigte nach einem Bauplan unserer Fachzeitschrift (Sonderheft) das Modell der schweren schweizerischen Güterzuglok „Krokodil" in TT an. Den Antrieb veränderte er, da dieser bei seinem Modell über 2 Motoren, Kardanwelle und Schneckenräder erfolgt. Auch die Räder sind Eigenbau.
Außerdem baute Herr L. noch einen TT-Zug nach dem Vorbild des 1. deutschen Eisenbahnzuges, der bekanntlich 1835 die Strecke zwischen Nürnberg und Fürth befuhr. Der Antrieb befindet sich im letzten Wagen. Übrigens hat er die historischen Figuren aus Draht, mit einem Gemisch von Epoxydharz umgeben, hergestellt.

Fotos: Peter Nikelski, Dessau (2)
Horst Lippmann, K.-M.-Stadt (2)



3



4


01 1506-3